

여객자동차터미널과 철도역 비교분석을 통한 터미널 발전방안 연구

Study on Development Plan of Bus Terminal
Through Analysis by Comparing Bus Terminal With Train Station



유진화



한다정

서론

1. 연구배경 및 목적

2014년 6월말 현재 우리나라의 여객자동차터미널 현황을 보면 전국에 314개소이며, 이 중 10개소는 지자체에서 운영하는 공영터미널의 형태로 운영되고 있으며, 나머지 304개는 민간 터미널 사업자가 운영하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 여객자동차 터미널은 해당 지자체의 도시계획시설로 지정되어 공공의 활용을 위한 목적으로 이용되고 있음에도 불구하고 대부분의 터미널이 민영으로 운영되고 있다.

전국 여객자동차터미널에서 운행하고 있는 버스업종에 따라 구분하면 고속버스만 운행되고 있는 터미널은 7.32%(23개)이며, 시외버스만 운행되고 있는 터미널은 절반이상인 65.29%(205개)이고, 고속버스와 시외버스 모두 이용하고 있는 터미

널은 27.39%(86개)이다. 현재 전체터미널에 대한 자료는 공단에서 매년 우편조사 및 현황조사를 실시하고 있으나 터미널의 영세성으로 인하여 수집되는 자료는 절반도 미치지 못하고 있다. 전국 여객자동차터미널사업자협회 내부자료는 2010년 323개였으나 그 동안 휴·폐업으로 인해 2014년 6월 현재 314개로 나타났다.

기존 여객자동차터미널의 수익으로는 승차권 매표수수료와 시설사용료 수익금으로 이루어져있다. 현재 매표수수료는 운송사업자가 승객으로부터 회수한 승차권용지와 터미널이 보관하는 승차권용지 간에 상호 확인 후, 버스요금에서 매표 수수료액

표 1. 여객자동차터미널 운행버스 현황(2014년 기준)

여객자동차터미널 운행버스	터미널 수(개)	%
고속버스 운행	23	7.32
고속+시외버스 운행	86	27.39
시외버스 운행	205	65.29
합계	314	100.00

자료: 전국여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완

유진화 : 교통안전공단 교통환경처, gina@ts2020.kr Phone: 054-459-7443, Fax: 0502-384-5456

한다정 : 교통안전공단 교통환경처, A140045@ts2020.kr Phone: 054-459-7445, Fax: 0502-384-5456

만큼 공제한 금액을 상호 정산하는 구조로 운영되고 있다. 하지만 여객자동차 터미널사업의 환경변화에 따라 승차권 직접 발행에서 전국호환 교통카드 활용, 인터넷 예매 증가, 무인발권기 설치 등 매표환경이 변화 하고 있다. 이에 따라 터미널 매표인력의 효율성이 저하 될 뿐만 아니라 터미널 자체의 기능 및 역할 축소가 예상됨으로 터미널 수입 체계 다변화를 통한 시설의 효율적 이용이 필요한 실정이다.

이에 본 연구는 현 여객자동차터미널의 이용현황과 지역별 여객자동차터미널과 철도역 현황을 비교분석하고, 국내외 여객자동차터미널 운영 실태를 비교 검토하여 현재 국내 여객자동차터미널의 발전방안에 대해 언급하고자 한다.

2. 연구범위 및 방법

본 연구의 목적을 위해 2014년 5-6월에 전국 314개 여객자동차터미널 대상으로 실시된 우편조사와 전화조사 그리고 1:1 개별면접으로 복합적으로 진행된 현황자료를 활용하였다.

수송인원 현황

1. 시외·고속버스 수송인원 현황

연도별 시외버스와 고속버스의 수송인원 추세를 보면 2008년도 전체 282백만 명에서 2012년 265백만 명으로 꾸준한 감소추세로 연평균 1.54%씩 감소하고 있다. 고속버스의 경우 2008년에서 2011년까지 40백만 명에서 37백만 명으로 소폭 감소하는 추세를 보이나 대체로 비슷한 수준을 유지하고 있다. 그러나 시외버스는 2008년 242백만 명에서 2010년 228백만 명으로 급격한 감소 추세를 보인 후 2012년까지는 비슷한 추세를 유지하고 있다

고속버스보다 시외버스의 감소가 더 뚜렷하게 나타나고 있으며, 이렇듯 KTX 도입 이후 이용객

표 2. 최근 5년간 시외·고속버스 수송인원 추세

구분	2008	2009	2010	2011	2012	연평균 증감률
고속버스	40	38	38	37	38	-1.23
시외버스	242	236	228	229	227	-1.58
계	282	274	266	266	265	-1.54

자료: 국토교통부(2013) '연도별 버스 및 전세버스 수송실적'

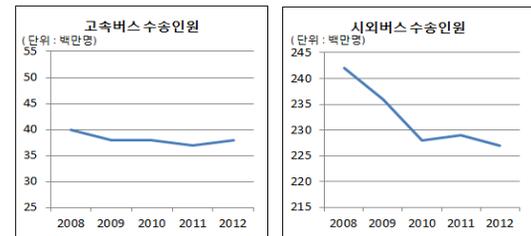


그림 1. 최근 5년간 시외·고속버스 수송인원 추세

의 감소는 경영 상태의 악화로 이어지고 이용객에 대한 서비스 또한 열악한 실정이다.

2. 철도 수송인원 현황

연도별 철도 수송인원 추세를 보면 2008년도 전체 113백만 명에서 2012년 126백만 명으로 연평균 2.87%의 증가추세를 보이고 있다. KTX의 경우 2008년 38백만명에서 2009년 37백만 명으로 소폭 감소하는 추세를 보이나 이후 2010년부터 41백만명에서 2012년 52백만명으로 연평균 8.52%의 높은 증감률을 보이고 있다.

무궁화호도 2.61%로 증가추세를 보이고 있으나 새마을과 통일호는 연평균 증감률이 각각 -4.77%, -29.46%로 감소추세를 보이고 있다.

따라서 고속철도 도입이후 새마을호와 통일호는 감소추세를 보이지만 그 외 KTX와 무궁화호가 증

표 3. 최근 5년간 철도 수송인원 추세

	2008	2009	2010	2011	2012	연평균 증감률
KTX	38	37	41	50	52	8.53
새마을	11	11	11	10	9	-4.77
무궁화	57	55	59	61	63	2.61
통일	7	4	1	1	1	-29.46
계	113	108	112	122	126	2.87

자료: 국토교통부(2013) '연도별 철도 수송실적'

가추세를 보이고 있으며 전체 철도의 수송인원은 증가추세를 나타내고 있다.

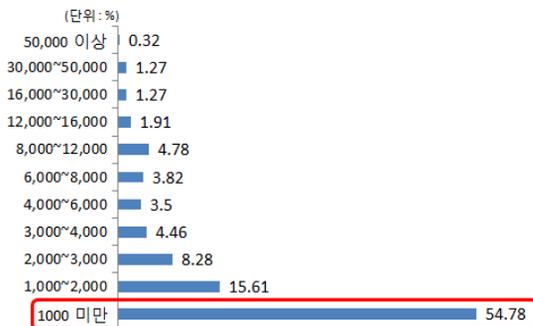
즉 고속버스와 시외버스의 수송인원은 감소하고 있는데 반해 철도의 수송인원은 계속 증가하고 있어 대조적인 현상을 보이고 있다.

여객자동차터미널과 철도역 현황 비교

1. 터미널 이용객 규모별 현황

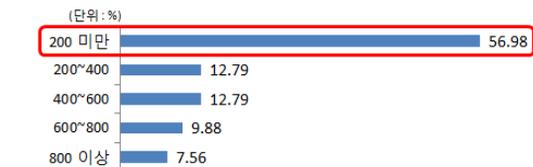
시외버스와 고속버스의 이용객 감소로 인해 2014년 현재 전국 터미널별 1일 이용객 규모별 현황을 보면 1000명 이하인 터미널이 전체의 54.78%(172개)를 차지하고 있으며, 1000명 이하를 다시 세분화하여 보면 200명 이하의 소규모에 해당하는 터미널이 전체 터미널의 56.98%(98개)를 차지하고 있어 매우 영세한 것으로 나타났다.

영세한 터미널의 경우에는 터미널의 기능보다는 단순히 매표 기능만을 하거나 정류장의 기능만을 하는 곳이라 볼 수 있다. 스마트폰 사용 인구 증가에 의한 인터넷 예매 기능 확대와 무인발매기 이용



자료: 전국여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완

그림 2. 1일 이용객수별 여객자동차터미널 현황(14년기준)



자료: 전국여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완

그림 3. 1일 이용객 1000명 이하 터미널 현황(14년 기준)

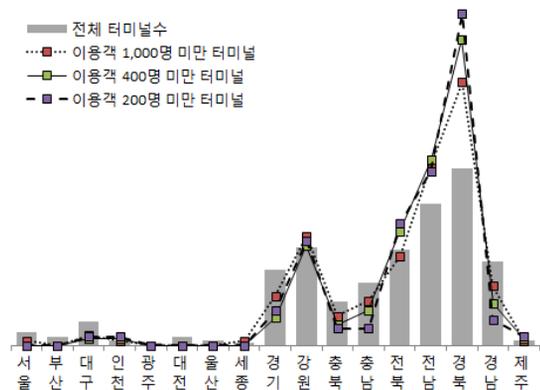
를 증가 등 매표 환경이 변화하고 있다. 이러한 매표환경의 변화는 터미널 자체의 기능과 역할이 축소되고 있어 영세한 터미널의 존재에 더욱 불리한 여건으로 부상하고 있다.

지역별 1일 이용객 수 기준으로 터미널현황을 살펴보면 200명 미만의 영세한 정류장급 터미널은 전체 314개 중 98개(31.2%)이며 이중 경북(38개)과 전남(20개), 전북(14개), 강원(12개) 순이었다. 400명 미만의 경우에는 120개로 이 중

표 4. 지역별 1일 이용객 기준 터미널 현황 (단위: 개, %)

지역	전체	1,000명 미만	400명 미만	200명 미만
소계	26(8.28)	5(2.91)	2(1.67)	2(2.04)
서울	5(1.59)	1(0.58)	-	-
부산	3(0.96)	-	-	-
대구	9(2.87)	2(1.16)	1(0.83)	1(1.02)
인천	2(0.64)	1(0.58)	1(0.83)	1(1.02)
광주	1(0.32)	-	-	-
대전	3(0.96)	-	-	-
울산	2(0.64)	-	-	-
세종	1(0.32)	1(0.58)	-	-
소계	288(91.72)	167(97.09)	118(98.33)	96(97.96)
자	28(8.92)	10(5.81)	4(3.33)	4(4.08)
치	36(11.46)	22(12.79)	14(11.67)	12(12.24)
도	16(5.10)	6(3.49)	3(2.50)	2(2.04)
충남	23(7.32)	8(5.23)	5(4.17)	2(2.04)
전북	35(11.15)	18(10.47)	16(13.33)	14(14.29)
전남	52(16.56)	36(20.93)	26(21.67)	20(20.41)
경북	65(20.70)	53(30.81)	43(35.83)	38(38.78)
경남	31(9.87)	12(6.98)	6(5.00)	3(3.06)
제주	2(0.64)	1(0.58)	1(0.83)	1(1.02)
합계	314(100.00)	172(100.00)	120(100.00)	98(100.00)

자료: 전국여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완



자료: 전국여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완

그림 4. 지역별 1일 이용객 기준 터미널 현황(14년기준)

경북(43개), 전남(26개), 전북(16개), 강원(14개) 순으로 200명 미만과 같은 순이었다. 1,000명 미만의 터미널은 172개 중 경북(53개), 전남(36개), 강원(22개), 전북(18개)으로 전북과 강원의 순위만 바뀌어 전체적으로 경북과 전남, 강원, 전북의 영세한 터미널이 많았다.

2. 지역별 여객자동차터미널 현황

지역별 터미널 현황을 살펴보면 전체 314개 중 특별/광역시 소재 터미널은 전체의 8.28%인 26개이고 나머지 91.72%인 288개는 자치도에 소재하고 있는 것으로 나타났다. 특별/광역시의 경우 전체 26개 중 대구가 9개소(34.62%)로 가장 많았으며, 광주광역시와 세종특별자치시는 각각 1개소로 가장 적었다.

자치도의 경우에는 경북이 65개소(22.57%)를 차지하고 있으나 그 중 대다수(54개소)가 시외버스만 운행되고 있다. 그 다음으로는 전남이 52개

소(18.06%)를 차지하고 있으며 고속버스만 운영하는 터미널은 없고, 시외버스만 운행하거나 시외버스와 고속버스가 같이 운행되는 터미널이 운영되고 있었다.

전체 314개 터미널 중 공영터미널 10개(3.2%)는 인천(1개), 강원(4개), 충북(1개), 전남(3개), 경남(1개)에서 운영하고 있다.

3. 지역별 철도역 현황

여객자동차터미널 이용자들은 철도와 항공도 이용하기 때문에 철도와 공항시설 수준 향상에 따른 터미널에 대한 요구수준도 높아지고 있다. 그리고 터미널 운영의 공공성 확보를 통한 최소한의 이용자 편의성 확보도 요구되고 있어 철도 비운행지역의 저소득층을 위한 교통서비스 역할도 요구되고 있는 실정이다.

지역별 철도역 현황을 살펴보면 전체 279개 중

표 5. 지역별 여객자동차터미널 현황(2014년 기준)

지역	여객자동차 터미널 수(개)				%	공영 터미널 (개)
	계 (개, %)	고속	고속 + 시외	시외		
특별/광역시	26(100.00)	6	11	9	8.28	1
서울	5(19.23)	2	3	0	1.59	
부산	3(11.54)	1	1	1	0.96	
대구	9(34.62)	1	3	5	2.87	
인천	2(7.69)	0	2	0	0.64	1
광주	1(3.85)	0	1	0	0.32	
대전	3(11.54)	1	0	2	0.96	
울산	2(7.69)	1	0	1	0.64	
세종	1(3.85)	0	1	0	0.32	
자치도	288(100.00)	17	75	196	91.72	9
경기	28(9.72)	1	13	14	8.92	
강원	36(12.50)	3	2	31	11.46	4
충북	16(5.56)	2	1	13	5.10	1
충남	23(7.99)	3	11	9	7.32	
전북	35(12.15)	4	13	18	11.15	
전남	52(18.06)	0	22	30	16.56	3
경북	65(22.57)	2	9	54	20.70	
경남	31(10.76)	2	4	25	9.87	1
제주	2(0.69)	0	0	2	0.64	
합계	314(200.00)	23	86	205	100.00	10

자료: 전국여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완

표 6. 지역별 철도역 현황

지역	철도역 수(개)				%
	계 (개, %)	KTX	KTX + 일반철도	일반 철도	
소계	45(100.00)	1	10	34	16.13
특별/광역시	10(22.22)	0	3	7	3.58
부산	11(24.44)	0	2	9	3.94
대구	2(4.44)	0	1	1	0.72
인천	5(11.11)	0	0	5	1.79
광주	5(11.11)	0	2	3	1.79
대전	3(6.67)	0	2	1	1.08
울산	5(11.11)	1	0	4	1.79
세종	4(8.89)	0	0	4	1.43
자치도	234(100.00)	5	26	203	83.87
경기	51(21.79)	2	2	47	18.28
강원	29(13.39)	0	0	29	10.39
충북	21(8.97)	0	1	20	7.53
충남	23(9.83)	1	2	20	8.24
전북	12(5.13)	0	5	7	4.30
전남	27(11.54)	0	8	19	9.68
경북	48(20.51)	2	1	45	17.20
경남	23(9.83)	0	7	16	8.24
제주	0(0.00)	0	0	0	0.00
합계	279(200.00)	6	36	237	100.00

자료: 2013년 철도통계연보

주: 철도역 현황수는 역별 여객수송실적을 고려하여 승하차가 이루어지는 철도역 수만을 고려함 (무정차역 제외)

특별/광역시 소재 터미널은 전체의 16.13%(45개)이고 나머지 83.87%(234개)는 자치도에 소재하고 있는 것으로 나타났다. 특별/광역시의 경우 전체 45개 중 부산이 11개소(24.44%)로 가장 많았으며, 대구광역시가 2개소(4.44%)로 가장 적었다.

자치도의 경우 경기도가 51개소(21.79%)로 가장 많았으며, 경북이 48개소(20.51%)로 그 다음으로 많았고, 전북이 12개소(5.13%)로 가장 적었다.

4. 지역별 여객자동차터미널과 철도역 현황 비교

시·도별 여객자동차터미널 및 철도역에 대한 전국 현황을 비교한 결과 특별/광역시 지역에는 대구를 제외한 모든 지역이 여객자동차터미널 보다 철도역 비중이 더 높게 나타났다. 그러나 자치도 지역에는 경기도와 충북, 충남을 제외한 모든 지역이 철도역보다 여객자동차터미널 비중이 더 높았다. 따라서 특별/광역시의 경우 철도 위주의 교통편이 발달해 있는 반면 자치도의 경우는 지역 간 교통이 여객자동차터미널 위주로 발달해 있음을 알 수 있다. 특히 경기도의 경우 철도역이 51개로 전국의 18.28%를 차지하고 있어 여객자동차터미널(8.92%) 보다는 철도역의 비중이 2배가량 높았다.

전국 인구백만명당 터미널 수는 6.16개소/백만

인이며, 철도역은 5.48개소/백만인으로 나타났다. 지역별로 살펴보면 특별/광역시 지역은 터미널이 1.11개소/백만인 인데 반해 자치도 지역은 10.43개소/백만인으로 자치도 지역의 개수가 매우 높게 나타났다. 또한 인구백만명당 철도역 수는 특별/광역시 지역은 1.93개소/백만인당이고, 자치도 지역은 8.48개소/백만인당으로 철도역도 자치도 지역의 개수가 매우 높게 나타났다.

특별/광역시 지역에서 인구 백만명당 여객자동차터미널과 철도역 현황을 살펴보면 세종특별자치시가 여객자동차터미널과 철도역 모두 가장 높게 나타났다. 이는 중앙부처가 행정복합도시로 이전함에 따른 기존의 연기군이 세종자치시로 전환됨에 따라 별도의 행정구역으로 분할되고, 아직 행복도시가 완료되지 않아 이에 따른 인구이전도 완료되지 않음에 따라 인구 대비 비중이 높게 나타난 것으로 판단된다.

그 다음으로 인구백만명당 터미널 개수가 많은 특별/광역시는 대구(3.99개), 울산(2.61개), 대전(1.97개) 순이며, 철도역 개수는 울산(4.36개), 광주(3.40개), 부산(3.11개) 순으로 나타나 부산과 광주는 철도의 역할이 크고, 대구는 여객자동차터미널의 역할이 컸으며, 울산과 세종자치시는 터미널과 철도역 모두 특별/광역시 평균보다 높게 나타났다.

전체적으로 특별시 및 광역시의 경우 인구에 비해 터미널 및 철도의 개소수가 낮게 나타났으며 경기, 제주도를 제외한 모든 자치도 지역은 인구백만명당 터미널 및 철도 현황이 평균 보다 높았다. 자치도 지역에서 인구 백만 명당 터미널수가 가장 높은 곳은 전남(28.28개소/백만인)이었고 철도의 경우 강원도(18.85개소/백만인)가 가장 높게 나타났다.

5. 행정구역별 여객자동차터미널과 철도역 현황 비교

지역별 행정구역에 따른 터미널 및 철도역 현황을 분석하기 위해 시/군/구 개소 및 시가화 면적당 여객자동차터미널과 철도역의 현황을 비교·분석하였다.

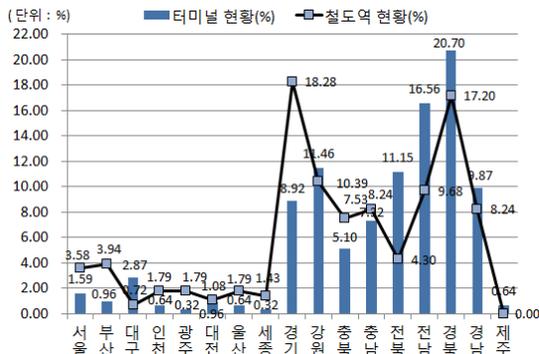
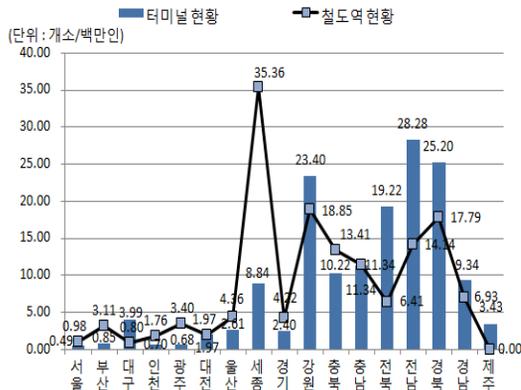


그림 5. 지역별 여객자동차터미널 및 철도역 현황

표 7. 지역별 인구백만명당 터미널과 철도역 현황

지역	터미널	철도역	인구백만명당 시설수	
	(개, %)	(개, %)	터미널(개)	철도역(개)
소계	26(8.28)	45(16.12)	1.11	1.93
특별/광역시	서울	5(1.59)	0.49	0.98
	부산	3(0.96)	0.85	3.11
	대구	9(2.87)	0.70	3.99
	인천	2(0.64)	0.70	1.76
	광주	1(0.32)	0.68	3.40
	대전	3(0.96)	1.97	1.97
	울산	2(0.64)	2.61	4.36
	세종	1(0.32)	8.84	35.36
	소계	288(91.72)	234(83.86)	10.43
자치도	경기	28(8.92)	2.40	4.22
	강원	36(11.46)	23.40	18.85
	충북	16(5.10)	10.22	13.41
	충남	23(7.32)	11.34	11.34
	전북	35(11.15)	19.22	6.41
	전남	52(16.56)	28.28	14.14
	경북	65(20.70)	25.20	17.79
	경남	31(9.87)	9.34	6.93
	제주	2(0.64)	3.43	0
	합계	314(100.00)	279(100.00)	6.16

자료: 1. 전국여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완
 2. 2013년 철도통계연보
 주: 철도역 현황 수는 역별 여객수승실적을 고려하여 승하차가 이루어지는 철도역 수만을 고려함 (무정차역 제외)



자료: 1. 전국 여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완
 2. 2013년 철도통계연보
 3. 인구: 안전행정부 홈페이지 자료보
 주: 철도역 현황 수는 역별 여객수승실적을 고려하여 승하차가 이루어지는 철도역 수만을 고려함 (무정차역 제외)

그림 6. 지역별 인구백만명당 터미널과 철도역 현황

시/군/구 개소당 시설수와 시가화 면적당 시설수를 살펴보면 전국적으로 시/군/구 개소당 1.37개의 여객자동차터미널과 1.21개의 철도역이 설치되어 있는 것으로 나타났다. 특별/광역시의 경우 터미

표 8. 지역별 행정구역에 따른 터미널과 철도역 현황

지역	시/군/구 개소당 시설수		시가화 면적당 시설수	
	터미널	철도역	터미널	철도역
소계	0.35	0.60	1.92	3.32
특별/광역시	서울	0.20	1.37	2.74
	부산	0.19	1.33	4.87
	대구	1.13	0.25	5.02
	인천	0.20	0.50	1.03
	광주	0.20	1.00	0.93
	대전	0.60	0.60	3.21
	울산	0.40	1.00	1.32
	세종	1.00	4.00	2.52
	소계	1.86	1.51	10.79
자치도	경기	0.90	1.65	3.92
	강원	2.00	1.61	18.80
	충북	1.33	1.75	10.44
	충남	1.53	1.53	9.21
	전북	2.50	0.86	17.33
	전남	2.36	1.23	14.67
	경북	2.83	2.09	17.42
	경남	1.72	1.28	8.30
	제주	1.00	0.00	3.39
	합계	1.37	1.21	7.80

자료: 1. 전국여객자동차터미널사업자협회 내부자료 수정보완
 2. 국토교통부 “2013 도시계획현황통계”
 주: 1. 철도역 현황 수는 역별 여객수승실적을 고려하여 승하차가 이루어지는 철도역 수만을 고려함 (무정차역 제외)
 2. 시가화 면적 단위기준은 10km²임.

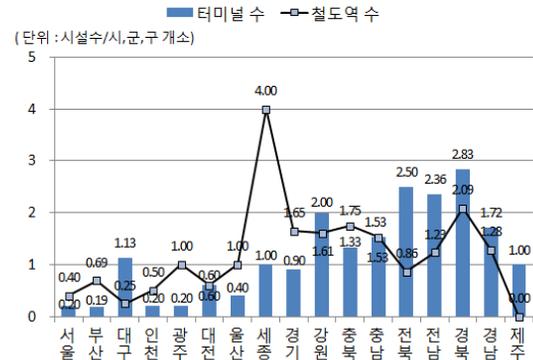


그림 7. 지역별 시/군/구개소당 터미널 및 철도역 현황

널과 철도역이 각각 0.35개, 0.60개였으나 자치도는 각각 1.86개, 1.51개로 훨씬 높게 나타났다.

시군구 개소당 시설수를 보면 여객자동차터미널은 특별/광역시(평균 0.35개)는 대구(1.13개)와 세종자치시(1.00개)가 높고, 자치도(평균 1.86개)는 경북(2.83개), 전북(2.50개), 전남(2.36

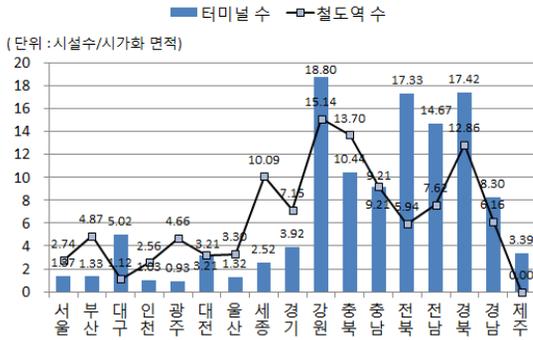


그림 8. 지역별 시가화면적10km당 터미널 및 철도역 현황

개), 강원(2.00개)이 상대적으로 높게 나타났다. 철도역은 특별/광역시(평균 0.60개)는 세종자치시(4.00개)와 광주(1.00개), 울산(1.00개)이 높고, 자치도(평균 1.51개)는 경북(2.06개), 충북(1.75개), 경기(1.65개)가 높게 나타났다.

시가화면적당 시설수를 보면 여객자동차터미널은 전국적으로 10km당 7.8개의 터미널과 6.93개의 철도역이 설치되어 있는 것으로 나타났다.

시가화면적 10km당 터미널 수는 자치도가 10.79개로 특별/광역시(1.92개) 보다 매우 높았으며, 철도역도 자치도가 8.76개로 특별/광역시(3.32개) 보다 높게 나타났다.

시가화면적10km당 터미널수는 특별/광역시(평균 1.92개)는 대구(5.02개), 대전(3.21개), 세종자치시(2.52개)가 높고, 자치도는(평균 10.79개) 강원(18.80개), 경북(17.42개), 전북(17.33개)이 높았다. 철도역은 특별/광역시(평균 3.32개)는 세종(10.09개), 부산(4.87개), 광주(4.66개)가 높았고, 자치도(평균 3.32개)는 세종(10.09개), 부산(4.87개), 광주(4.66개)가 상대적으로 높았다.

국·내외 터미널 운영현황 비교

1. 국내 현황

우리나라 여객자동차터미널 사업의 추진절차를 살펴보면 터미널 사업 신청 시 관련 법령을 통해서 시·도지사의 도시계획결정 등 승인을 거쳐 운영되고 있으므로 여객터미널사업자는 터미널시설의

표 9. 승차권 당 판매 위탁수수료 의존도 (단위 : %)

구분	고속버스	시외버스	고속+시외버스
매표수수료 의존도	20.5	60.2	44.6

자료 : 2014 터미널운영사업자 우편조사 결과

표 10. 지역별 매표수수료 현황 (단위 : %)

경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	전국
9.6	5.8	10.3	8.3	9.7	10.0	9.6	9.0	5.9	9.0

자료 : 전국버스운송사업조합연합회, 시외버스운송사업 경영개선방안, 2007.12

운영으로 수익을 추구하는 구조로 되어있다.

현재 여객자동차터미널 사업의 수익구조를 살펴보면 실질적인 수입은 승차권 판매 위탁수수료에만 의존하며 시설사용료는 시·도지사의 별도 인가 없이 터미널 사업자와 운송사업자 간 협의로 결정되어 운영되고 있다. 또한 승차권 판매 수수료 의존도를 보면 시외버스는 60.2%로 절반 이상인데 반해 고속버스는 20.5%로 시외버스보다 상대적으로 적었다. 판매 수수료에 시설사용료(주·박차 사용료, 세차료, 사무실 임대료 등)를 포함하여 징수하는 등 요금 인상시 자동적으로 판매 수수료액이 상승하는 구조로 되어있다.

승차권 판매 위탁수수료를 지역으로 보면 충북과 전남이 각각 10.3%, 12.0%로 높았으며 제주가 5.9%로 충남(8.3%) 보다 더 낮게 나타났다.

2. 국외 현황

1) 영국

영국의 버스터미널은 영국 지방정부에서 운영하는 주요 도시 버스터미널과 각 도심을 연결하여 인터체인지 역할을 하는 인터체인지 버스터미널로 구성되어 있다. 버스터미널의 위치는 주로 주요 도시들을 중심으로 포진되어 있으며 버스터미널이 없는 지방지역의 경우 정류장이 버스터미널역할을 대신하면서 운영되고 있다.

영국 버스터미널의 운영현황을 살펴보면 1947년 개정된 교통법에 의하여 개인 사업자에게도 운영권 부여가 가능하나 대부분의 버스터미널은 지방정부가 관리하고 운영하고 있다.

영국 대부분의 버스터미널은 표를 구매할수 있

는 매표창구가 따로 마련이 되어 있지만, 당일 구매하는 표가 가격이 비싸고 긴 줄을 서야하는 불편함 때문에 웹페이지를 이용하여 미리 버스표를 구입하는 것이 보편화 되어 있다. 버스터미널 관련 웹페이지는 각 버스 운영 사업자 마다 독자적으로 웹페이지를 운영하여 버스 매표 및 버스 노선 안내 등의 서비스를 제공하고 있다.

2) 미국

미국의 여객자동차터미널은 여객운송사업자가 소유할 수 있으며, 지역의 대중교통기관이나 협회가 소유하는 경우도 있다. 여객버스 운송사업자가 소유한 경우 운송사업자가 직접 운영하며, 시나 지역의 교통기관이 소유하고 있는 경우에는 시나 교통기관이 직접 운영하거나 여객터미널 운송사업자를 선정하여 운영토록 하기도 한다. 따라서 미국 최대 버스 운송사업자인 그레이하운드는 전체 3,300여개의 여객자동차터미널 중 2,600개의 터미널과 연관되어 있다.

미국 여객자동차 운영시스템은 민간기업이 운영하는 민간시스템과 대중교통기관이 운영하는 공공시스템으로 구분된다. 민간시스템의 경우 미국, 캐나다, 멕시코 등 북미와 남미의 일부 국가까지 노선이 연결되어 있는 전국적 서비스 시스템과 일부 지역 내에서만 운영하는 지역적 서비스 시스템으로 구분할 수 있다. 공공시스템의 경우는 전국적 서비스 시스템은 제공하지 않으며, 지역자치단체의 교통기관이 연방대중교통관리국의 지원을 받아 지역적 서비스 시스템을 제공한다.

3) 일본

일본의 버스터미널은 대부분 버스 운송사업자별로 개발되어 소규모로 운영하고 있으며, 버스 운송사업자의 대부분은 철도, 공항, 해운회사를 모기업으로 하고 있기 때문에 자사노선의 접근이 용이하도록 철도, 공항, 항만과 밀접하게 이용자의 접근이 편리한 도시교통의 주요 결절점에 위치하고 있다.

따라서 버스터미널을 위한 별도의 건축물 대신

표 11. 국내외 터미널 운영현황

구분	특징
한국	<ul style="list-style-type: none"> • 대다수의 버스터미널 민간사업자에 의해 운영 • 터미널사업자와 버스운송사업자가 분리되어있으며 운송사업자가 터미널사업자에게 터미널사용료를 지불하는 형태로 운영됨
영국	<ul style="list-style-type: none"> • 지방정부에서 대다수의 버스터미널 운영 • 웹페이지는 각 운송사별로 운영 • 인터넷 예매 활성화
미국	<ul style="list-style-type: none"> • 여객자동차터미널 여객운송사업자가 소유 및 운영 • 협회·대중교통기관 소유 및 운영 또는 운송사업자에게 위탁 • 인터넷 예매 활성화
일본	<ul style="list-style-type: none"> • 버스운송사업자마다 개별적으로 터미널 운영 • 터미널을 위한 별도시설 대신 타수단의 광장 등을 이용하여 매표 및 대합실 서비스 제공

역전광장이나 공항 및 항만 여객선 광장에 매표소 및 대합실을 설치하여 버스터미널의 역할을 제공하고 있다.

결론 및 정책 제언

1. 연구결과

본 연구결과 전체적으로 철도역과 터미널 현황을 보면 특별/광역시시의 경우 대구만 철도역 보다 터미널이 매우 높게 나타났다. 이는 대구지역에 있는 9개의 터미널 중 고속터미널이 4개이며, 나머지 5개는 시외버스터미널이며, 2014년 현재 고속터미널 4개를 통합하여 복합환승터미널로 건설 중에 있어 이러한 현상은 1/3로 줄어들 것으로 보인다.

자치도의 경우에는 이와 반대로 충북의 경우만 터미널보다 철도역이 더 많이 분포되어 있다. 지역별로 보면 자치도의 경우 경기도는 시가화면적 10km²당, 인구백만명당, 시/군/구 개소당 터미널과 철도역 모두 다른 지역보다 매우 낮게 나타났으며, 이는 수도권 지역에 도시철도가 운행함에 따라 지역 간 교통도 많이 해소되기 때문인 것으로 판단된다.

여객자동차터미널과 철도역의 현황을 비교 분석한 결과 철도역은 인구 백만명당과 시/군/구 개소당 철도역 수는 비슷한 추이를 보이고 있으나 세종자치시의 경우 행정구역 개편에 따라 세종시 하나로 되어 시/군/구개소 당 철도역수가 매우 높게 나

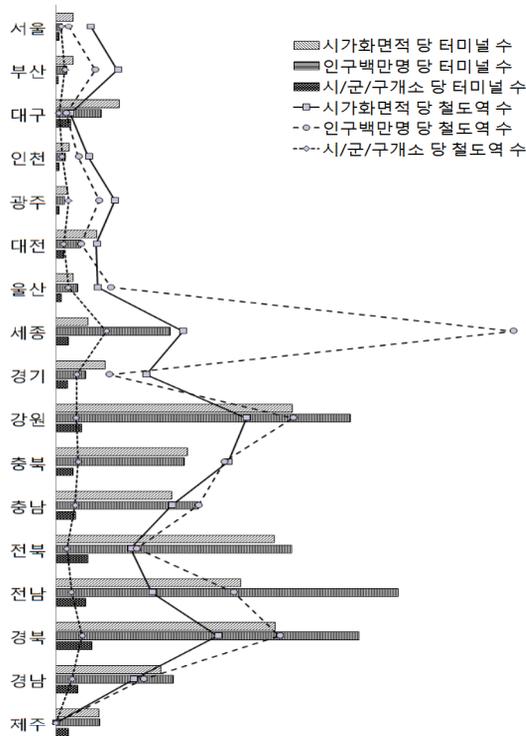


그림 9. 지역별 터미널 및 철도역 현황 종합 비교

타난 것으로 보인다. 또한 인구백만명당 철도역수의 경우에는 혁신도시로 아직 이전하지 않은 주민 때문에 파악된다. 또한 시가화면적10km²당 철도역수도 세종시만 상대적으로 높게 나타났으며, 자치도 지역이 특별/광역시 지역보다 높았으나 전체적으로 비슷한 분포로 나타났다.

여객자동차터미널도 인구 백만명당과 시가화면적10km²당 터미널 수는 비슷한 추이를 보이고 있으나 세종자치시와 강원, 전남, 경북의 인구백만명당 터미널수가 상대적으로 높은 이유는 인구가 밀집하기 때문인 것으로 나타났다. 시/군/구개소 당 터미널수는 자치도 지역이 특별/광역시 지역보다 높았으나 전체적으로 비슷한 분포로 나타났다.

2. 정책 제언

수도권에는 도시철도 개통으로 지역간 통행까지 이루어지고 있어 시외버스의 역할이 많이 축소된 상황이고, 또한 KTX의 도입으로 철도의 고속화가

추진됨에 따라 고속버스의 역할도 크게 감소되고 있는 실정이다. 이러한 상황으로 인하여 1일 이용객이 1,000명 미만인 터미널이 절반이상(54.72%)을 차지하는 현 상황에서 터미널 수가 많은 것이 고객의 이용편에서 좋은 것인지 다시 한 번 생각해 봐야 할 시점이라 본다.

이러한 통행수요의 감소는 고속버스와 시외버스 운영에 필요한 터미널의 경영상태의 악화로 이어져 이용객에 대한 서비스는 더욱 열악한 실정이다.

철도역은 공영으로 운영되고 있는데 반해 민영으로 운영되고 있는 여객자동차터미널의 주 수입원은 매표수수료에 의존하고 있어 이용객이 줄어들고 있는 현 상황에서 그 심각성은 더욱 커져 가고 있다. 국제화 시대로 해외여행까지 빈번히 이루어지고 있어 고객들의 기대수준은 매우 더욱 커져 가고 있지만 대다수의 터미널은 고객의 기대수준에 미치지 못하고 있다.

따라서 여객자동차터미널의 향후 발전을 위해서 정류소 개념의 영세한 터미널이 전체 1/3(98개)을 차지하는 현재, 터미널에 대한 개념을 정의하여 이에 따라 통합하거나 정류장 개념의 터미널은 터미널과 별도의 관리가 필요하리라 본다. 또한 여객자동차터미널과 철도역을 연계한 복합교통시설의 설치를 통해 여객자동차터미널 이용수요를 높이는 방법 또한 고려될 필요가 있다고 본다.

참고문헌

국토교통부 (2013), 2013 도시계획현황통계.
 국토교통부 (2013), 연도별 버스 및 전세버스 수송실적.
 대구경북연구원 (2004), 대구광역시 여객자동차터미널 정비방향, 384-3873.
 전국버스운송사업조합연합회 (2007), 시외버스운송사업 경영개선방안-시외고속버스 운송원가계산.
 전국여객자동차터미널사업자협회 (2010), 내부 자료.
 한국철도시설공단 (2013), 2013년 철도통계연보.