



제428회국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 경영이 어려운 터미널사업에 대한 국가 및 지방
재정의 지원 확대〉

■ 박정의원 대표발의(의안번호 제2210201호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 박정 의원 대표발의(제2210201호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 경영이 어려운 터미널사업에 대한 국가 및 지방 재정의 지원 확대(안 제50조)	2
※ 참고자료	9

□ 박정의원 대표발의(2210201)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 박정의원 등 16인
2. 제 안 일 : 2025. 4. 29.
3. 회 부 일 : 2025. 4. 30.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 여객자동차 터미널(이하 “터미널”)의 현대화 및 터미널의 이전·확충·개선을 위하여 국가가 필요한 자금의 일부를 지원할 수 있도록 규정하고 있음. 또한, 경영이 어려운 터미널사업을 계속하게 할 필요가 있는 경우에는 시·도가 필요한 자금의 일부를 지원할 수 있는 근거를 마련하고 있음.

그런데 최근 대체 광역교통수단의 발달 및 지방소멸 현상 등으로 지역 터미널의 경영난이 심화됨에 따라 터미널 시설을 정상적으로 유지·관리하기가 어려워지면서 시설 등이 노후화되고 냉난방 등 기초 편의시설이 가동되지 않는 문제가 발생하고 있어 터미널에 대한 재정 지원을 확대할 필요가 있다는 지적이 제기됨.

이에 터미널에 대한 국가 및 지방자치단체의 재정 지원 대상·범위를 확대함으로써 터미널의 공공성을 제고하고 지역 주민의 안전하고 쾌적한 터미널 이용을 도모하려는 것임(안 제50조제1항 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 경영이 어려운 터미널사업에 대한 국가 및 지방 재정의 지원 확대 (안 제50조)

가. 검토의견

개정안은 경영이 어려운 터미널사업자에 대한 국가, 시·도지사 및 시장·군수·구청장의 재정 지원을 현행보다 확대하려는 것임(안 제50조).

현행	개정안
제50조(재정 지원) ① 국가는 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 <u>일부</u> 를 보조하거나 융자할 수 있다.	제50조(재정 지원) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- <u>전부 또는 일부</u> ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. 수익성이 없는 노선의 <u>운영</u>	2. ----- <u>운영 및 경영이 어려운 터미널사업의 운영</u>
3. ~ 9. (생략)	3. ~ 9. (현행과 같음)
② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 <u>일부</u> 를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상	② ----- ----- ----- ----- <u>전부 또는 일부</u> ----- -----.

현행	개정안
환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다. 1. ~ 8. (생략) ③ 시·군 또는 구(자치구를 말한다. 이하 같다)는 제1항제2호의 수익성이 없는 노선을 <u>운행하는</u> 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 필요한 사항은 해당 시·군 또는 구의 조례로 정한다. ④ ~ ⑨ (생략)	----- -----. 1. ~ 8. (현행과 같음) ③ ----- ----- -----<u>운행하거나 경영이 어려운 터미널사업을 운영하는</u>----- ----- <u>전부 또는 일부</u>----- -----. ----- -----. ④ ~ ⑨ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

승용차 보급 확대, 고속철도 등 대체 교통수단의 발달, 인구감소 지역 증가 등에 따라 최근 민영 여객자동차터미널¹⁾(이하 “터미널”)이 지속적인 경영악화로 인하여 휴·폐업이 증가하고, 시설 노후화 및 냉난방 미가동 등 운영에 어려움을 겪고 있어²⁾³⁾ 이용자에게 불편을 초래하고

1) 「여객자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “여객자동차터미널”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 장소가 아닌 곳으로서 승합자동차를 정류(停留)시키거나 여객을 승하차(乘下車)시키기 위하여 제36조에 따라 설치된 시설과 장소를 말하며, 그 종류는 국토교통부령으로 정한다.

가. 도로의 노면(路面)

나. 그 밖에 일반교통에 사용되는 장소

2) 터미널사업 운영 수익은 매표 수수료와 상가 임대료가 대부분인데, 이용객이 줄어들면서 매표 수수료가 감소하고, 터미널 상권도 축소돼 입점 상가들이 빠져나가는 악순환이 반복되고 있음.

이동권 보장을 저해하는 요인이 되고 있음.

전국여객자동차터미널사업자협회에 따르면, 2025년 7월말 기준 전국 284개 터미널이 운영 중이며, 최근 5년(2020~2024년) 간 31개 민영터미널이 경영악화로 폐업하였고, 이 중 6개 터미널은 폐쇄되고 나머지는 지자체가 공영으로 전환하거나, 정류소로 축소하여 운영하거나, 임시 운영하는 등으로 기능을 유지하고 있음. (참고1·참고2. 참조)

【 전국 여객자동차터미널 현황(2025년 7월말 기준) 】

구 분	터미널 수	운영 형태	
		민 영	공 영
특·광역시·특별자치시	20개	16개	4개
시	122개	103개	19개
군	142개	114개	28개
총 계	284개	233개	51개

자료 : 전국여객자동차터미널사업자협회 제출자료 재구성

이에 개정안은 현행법상 터미널사업에 대한 국가의 재정 지원이 터미널의 시설 확충·개선에 필요한 일부 자금에 한정되어 있는 것을(현행법 제50조제1항제1호·제5호) 경영이 어려운 터미널사업의 운영 자금

(자료 : “공용 버스터미널 지원대책 마련하라”, 전북도민일보, <https://www.domin.co.kr/news/articleView.html?idxno=1473786>, 최종검색일 : 2025.1.8.)

- 3) 시외·고속버스 수요 감소세가 이어지면서 전국 버스터미널의 올해 상반기 이용객이 지난 2019년의 약 60% 정도에 그쳤으며, 2024년 12월 8일 전국여객자동차터미널사업자협회(터미널협회)에 따르면 매표 전산망이 설치된 전국 247곳의 시외·고속버스 터미널의 상반기 월평균 이용객은 838만4천972명임.

(자료 : 현연수 기자, “전국 버스터미널 상반기 이용객, 2019년의 60% 그쳐”, 매일경제TV)

에 대해서도 국비 지원을 할 수 있도록 하는 한편, 필요한 자금 전부까지 지원할 수 있도록 재정 지원 범위를 확대하고(안 제50조제1항),

시·도의 재정 지원도 터미널 시설 확충과 경영이 어려운 터미널사업의 운영 자금 ‘일부’로 제한되어 있는 것을(현행법 제50조제2항제1호·제4호) 필요한 자금 ‘전부’를 지원할 수 있도록 확대하려는 것임(안 제50조제2항).

또한, 개정안은 현재 법적 근거가 없는 기초자치단체의 터미널사업에 대한 재정 지원 근거를 신설하여, 시·군·구도 경영이 어려운 터미널사업의 운영 자금의 전부까지 지원할 수 있도록 하려는 것으로,

터미널의 공공성 제고를 통하여 교통인프라의 형평성을 확보하고 지역주민의 편의를 증진시키기 위해 필요한 측면이 있다고 봄.

【 현행법상 여객자동차터미널사업자에 대한 재정지원 범위 】

지원 주체	지원 범위	현행법 근거
국가	터미널 시설 확충·개선에 필요한 자금 일부	제50조(재정 지원) ① 국가는 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부 를 보조하거나 융자할 수 있다. 1. 자동차의 고급화나 터미널의 현대화 2. ~ 4. (생략) 5. 터미널의 이전이나 규모·구조·설비의 확충·개선 6. ~ 9. (생략)

지원 주체	지원 범위	현행법 근거
시·도	터미널 시설 확충·개선 및 경영이 어려운 터미널 운영 유지에 필요한 자금 일부	제50조(재정 지원) ② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다. 1. 여객자동차 운수사업자가 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우 2. · 3. (생략) 4. 터미널이용객의 편의를 증진하기 위하여 경영이 어려운 터미널사업을 계속하게 할 필요가 있는 경우 5. ~ 8. (생략)

다만, 전국 284개 터미널 중 93%(264개)가 도 지역에 소재하고, 82%(233개)가 민영터미널인 점을 감안할 때 국가 및 지방 재정에 부담이 될 수 있다는 점과 터미널사업에 대한 면허 및 관리는 지자체사무로서⁴⁾ 터미널 시설 확충 및 운영 상의 필요자금 전부를 국가가 지원할 수 있도록 하는 것이 적절한 방식인지에 관하여 충분한 검토가 필요해 보임.

법제적 측면에서는, 개정안은 터미널사업에 대한 재정 지원을 확대하려는 취지이나 안 제50조제1항 및 제2항에 따르면 터미널사업 외 버스 등 다른 여객자동차 운수사업자에 대한 재정 지원에 대해서도 필요한 자금의 전부까지 재정 지원이 확대되므로 개정안 취지에 따라 터미널사업에 한정하여 재정지원 범위를 ‘일부’에서 ‘전부’로 확대하는 것으로 수정하는 것을 고려할 필요가 있음.

4) 「여객자동차 운수사업법」

제36조(여객자동차터미널사업의 면허) ① 여객자동차터미널사업(이하 “터미널사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사의 면허를 받아야 한다.

나. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

지역 터미널의 경영난 심화문제는 대체 교통수단의 발달, 인구감소 및 지방소멸, 시설 노후화 등 복합적인 문제이며, 민영터미널의 적자액까지 국비로 보전하는 것은 신중하게 판단할 필요가 있음.

현행법 상 ‘터미널이용객 편의 증진을 위해 경영이 어려운 터미널사업을 계속하게 할 필요가 있는 경우’ 시·도에서 재정 지원을 할 수 있도록 근거 규정이 있고, 이에 따라 경영이 어려운 터미널사업자에 대한 지방재정 지원 사례도 다수 있으므로 별도의 규정 추가는 실익이 낮음.

터미널사업과 관련한 현행법 제38조(공사시행 인가 등), 제39조(사용개시) 및 제44조(터미널사업의 개선명령) 등의 권한이 시장·군수·구청장에게 부여되어 있는 것으로 보아, 지역주민의 중장거리 이동권 보장을 위한 터미널의 기능 유지에 대한 책임도 있다고 판단되므로 기초지자체장의 재정지원 근거 규정 마련은 필요함.

2) 기획재정부

터미널 운영·관리는 지자체 고유 사무로서 지원 여부에 대한 판단도 자기 책임 하에 결정·부담할 사항임.

현행법에서는 국가 차원에서 지역 간 편차 해소를 위한 터미널 시설 확충·개선 등 인프라에 대한 국비 지원 근거를 두고 있음.

3) 서울특별시

개정안에 따른 재정 지원 대상인 ‘경영이 어려운 터미널사업’의 기준이 모호하며, 터미널 부지 내 부대시설 사업 또는 호텔, 판매시설 등 각종 개발이익사업을 통해 매표 수입 이상의 이익이 발생하는 경우에는 경영이 어려운 터미널로 보기 어려워 국가 또는 지자체가 재정 지원을 하는 것은 불합리함.

4) 전국여객자동차터미널사업자협회

수요·수입 감소로 경영의 어려움을 겪는 터미널 중에서 휴업·폐업 발생 시 지역사회 주민에게 현저한 교통불편이 예상되는 터미널을 대상으로 국가 및 지자체가 재정 지원을 하는 내용으로 수정이 필요함.

문 의 처
02)6788-5584

참고1

여객자동차터미널 현황

(기준 : 25. 7월말)

구 분		터미널 수	운영 형태		비 고
			민 영	공 영	
서 울		4개	4개		
부 산		2개	1개	1개	
대 구		4개	4개		
인 천		3개	1개	2개	공사 운영
광 주		1개	1개		
대 전		2개	2개		
울 산		2개	2개		
세 종		2개	1개	1개	
경 기	시	23개	17개	6개	
	군	5개	3개	2개	
	계	28개	20개	8개	
강 원	시	13개	11개	2개	○ 공영화 준비 : 주문진
	군	23개	17개	6개	
	계	36개	28개	8개	
충 북	시	6개	5개	1개	
	군	10개	9개	1개	
	계	16개	14개	2개	
충 남	시	15개	11개	4개	
	군	7개	5개	2개	
	계	22개	16개	6개	
전 북	시	13개	12개	1개	
	군	17개	15개	2개	
	계	30개	27개	3개	
전 남	시	10개	8개	2개	
	군	38개	27개	10개	
	계	48개	35개	12개	
경 북	시	26개	25개		
	군	29개	28개	1개	○ 공영화 준비 : 영양
	계	55개	53개	1개	
경 남	시	16개	14개	2개	
	군	13개	10개	3개	
	계	29개	24개	5개	
계	특·광역시	20개	16개	4개	
	시	122개	103개	19개	
	군	142개	114개	28개	
	총 계	284개	233개	51개	

자료 : 전국여객자동차터미널사업자협회

참고 2

여객자동차터미널 폐업 현황(2020~2024)

광역시	기 초	터미널명	운영주체	폐업시기	폐업사유	매표수입금 (억원) 10월기준으로 11월,12월은 추정액	일일승차 인원(명)	비 고
						폐업1년전	폐업1년전	
서울시	중랑구	상 봉	신아주	2023-01	경영악화	0.31	312	정류소 운영
대구시	달성군	현 풍	개인	2023-01	경영악화	0.06	150	정류소 운영
경 기	포천시	운 천	개인	2021-07	경영악화	0.20	105	폐 쇠
	고양시	화 정	우리기업	2023-05	경영악화	0.35	43	폐 쇠
	평택시	송 탄	경기대원	2024-01	경영악화	0.72	207	정류소 운영
강 원	원주시	원주고속	동부고속	2021-01	경영악화	3.58	1,326	시외 통합
	평창군	대 화	개인	2022-03	경영악화	0.24	85	정류소 운영
충 북	영동군	영 동	개인	2020-12	경영악화	0.10	44	정류소 운영
전 북	김제시	원 평	개인	2022-02	경영악화	0.12	85	차고지 운영
	남원시	남원고속	금호고속	2022-03	경영악화	0.53	107	시외 통합
		반 선	개인	2020-05	경영악화	시외버스 미운행(군내 버스 운행)		폐 쇠
	익산시	익산고속	금호고속	2022-12	경영악화	0.56	139	시외 통합
	완주군	대탄산양지	개인	2021-07	경영악화	시외버스 미운행(군내 버스 운행)		정류소 운영
	고창군	해 리	개인	2021-09	경영악화	시외버스 미운행(군내 버스 운행)		정류소 운영
전 남	곡성군	곡 성	개인	2020-02	경영악화	0.37	148	임시 운영 (지자체 주관)
		석 곡	개인	2020-02	경영악화	0.05	30	임시 운영 (지자체 주관)
	광양시	광 양	개인	2020-07	경영악화	2.36	603	공영화 전환
	영암군	신 북	개인	2021-06	경영악화	0.06	56	공영화 전환
		영 암	개인	2021-08	경영악화	0.34	144	공영화 전환
	강진군	도 암	개인	2022-09	경영악화	0.007	10	폐 쇠
전 남	보성군	별 교	개인	2023-06	경영악화	0.44	154	임시 운영 (지자체 주관)
	고흥군	고 흥	개인	2021-04	경영악화	2.45	1,151	임시 운영 (지자체 주관)
		녹 동	개인	2021-08	경영악화	1.13	561	공영화 전환
경 북	영천시	영 천	개인	2023-12	경영악화	0.62	187	임시 운영 (지자체 주관)
	안동시	풍 산	개인	2021-08	경영악화	시외버스 미운행(군내 버스 운행)		정류소 운영
	성주군	성 주	개인	2020-03	경영악화	0.57	343	정류소 운영
	청도군	청 도	개인	2020-07	경영악화	0.09	59	정류소 운영
	울진군	기 성	개인	2020-06	경영악화	시외버스 미운행(군내 버스 운행)		정류소 운영
		매 화	개인	2021-07	경영악화	시외버스 미운행(군내 버스 운행)		정류소 운영
	청송군	월 정	개인	2021-10	경영악화	시외버스 미운행(군내 버스 운행)		폐 쇠
	의성군	도리원	개인	2024-07	경영악화	0.16	55	폐 쇠

* 정류소 운영 내용

연번	명 칭	지 역	내 용
1	상 봉	서울시	가변 정류소 형태로 운영 (별도 운영 주체 없음)
2	현 풍	대구시	쉼터형 정류소 형태 운영(시설관리공단 관리)
3	송 탄	평택시	쉼터형 정류소 형태 운영(시외업체 관리)
4	대 화	평창군	가변 정류소 형태로 운영 (평창군 시설 관리)
5	영 동	영동군	가변 정류소 형태로 운영 (영동군 시설 관리)
6	대둔산 양지	완주군	쉼터형 정류소 형태 운영(완주군 시설 관리)
7	해 리	고창군	쉼터형 정류소 형태 운영(고창군 시설 관리)
8	풍 산	안동시	가변 정류소 형태로 운영 (별도 운영 주체 없음)
9	성 주	성주군	가변 정류소 형태로 운영 (성주군 시설 관리)
10	청 도	청도군	쉼터형 정류소 형태 운영(청도군 시설 관리)
11	기 성	울진군	가변 정류소 형태로 운영 (울진군 시설 관리)
12	매 화	울진군	가변 정류소 형태로 운영 (울진군 시설 관리)

자료 : 전국여객자동차터미널사업자협회