

## 유성 복합여객터미널 건립에 따른 지역경제 파급효과 분석

# 유성 복합여객터미널 건립에 따른 지역경제 파급효과 분석

2019. 11

선임연구위원      임 성 복

목 차	Contents
1. 머리말 .....	2
2. 유성 복합여객터미널 건립 사업 개요 .....	4
3. 유성 복합여객터미널 건립 사업의 경제적 파급효과 분석 .....	11
4. 지역개발 및 지역경제 기업도 분석 .....	15

### 1. 머리말

#### 1) 연구의 배경

- 대전 유성복합여객터미널 프로젝트는 유성구 구암동 일원에 복합여객터미널을 비롯해 환승시설(BRT 환승센터·환승주차장), 문화시설, 업무시설(오피스텔), 행복주택, 지원시설 등이 들어서는 사업임
- 지금까지 유성구 소재 분산 입지해 있던 기존 여객터미널의 경우 규모 및 시설이 도시 규모에 비해 매우 협소하고 낙후되어 있어서 개선이 필요한 상황임
- 대전 시민의 오랜 숙원사업인 유성복합여객터미널 건립이 본격화되면서 지역 내에서는 교통체증의 획기적인 개선 및 대규모 복합단지 개발을 통한 지역 부동산 시장 활성화에 대한 기대가 커지고 있으며, 일자리 및 신규 비즈니스 창출과 관광산업 발전 같은 시너지 효과도 예상하고 있음
- 대전시의 서부권 관문인 유성지역에 고속/시외버스, BRT, 시내버스, 도시철도 등이 건설되는 환승센터 건설의 필요성이 제기되고 있음
- 최근 유성 광역복합환승센터 개발계획이 확정되고, 2022년 말 유성복합터미널 건설 사업이 본격화되면서, 지역의 큰 관심이 대두되고 있어 본 사업 추진이 지역경제에 미치게 될 경제적 파급효과 분석의 필요성이 대두됨

#### 2) 연구목적

- 유성 복합여객터미널 건립 사업은 대전 서부권에 산재해 있는 버스 터미널 및 정류장을 통합하여 대중교통 접근성을 향상시키고, 교통수단간 연계 및 효율성을 극대화하여 시민의 교통 편의 증진에 크게 기여할 매우 중요한 지역현안 사업임
- 아울러 교통, 쇼핑, 문화, 휴식 등 복합기능을 수행할 수 있는 광역복합환승센터

개발을 통한 지역경제 활성화에 대한 기대가 매우 큰 사업임

- 따라서 본 연구의 목적으로 이와 같이 지역경제에 있어서 큰 기대를 모으고 있는 유성 복합여객터미널 건립에 따라 발생하게 되는 세부적인 경제적 파급 효과 분석을 통해 계량적인 개발 성과를 도출하고, 이를 활용토록 하는데 목적이 있음

### 3) 연구방법 및 연구내용

- 유성복합여객터미널 건립 사업 추진과 관련하여 수립된 세부 개발계획 검토
  - 세부 사업 내역별 예산/사업비 관련 사항 정밀 분석
- 각종 파급효과 분석을 위한 엑셀 프로그램 상의 분석 프로세스 설정
- 유성복합여객터미널 건립에 따른 지역개발 및 지역경제 기여도 분석
  - 지역경제에 미치는 생산유발효과, 고용유발효과, 부가가치 유발효과 분석

## 2. 유성 복합여객터미널 건립 사업 개요

### 1) 사업개요

#### □ 유성 복합여객터미널 사업(건축)개요

구 분	주 요 내 용			비 고
사업시행자	주식회사 케이피아이에이치 / 송동훈 외 1			
위 치	유성구 구암동 119-1 번지 일원			
용 도 지 역	일반상업지역, 지구단위계획구역(특별계획구역)			
대 지 면 적	32,693㎡(9,889.63평)	연면적	294,371㎡(89,047.26평)	
건 축 용 도	운수시설, 업무시설(오피스텔), 판매시설, 근린생활시설, 문화 및 집회시설 등			
건 폐 율	계획	69.97%	법정	70.00%
용 적 륜	계획	391.64%	법정	600.00%
규 모	지하 7층, 지상 10층, 공사비 4,600억원			

#### □ 관련근거

- 여객자동차운수사업법 제36조 및 제37조, 동법 시행규칙 제73조
- 여객자동차터미널 구조 및 설비기준에 관한 규칙(국토교통부령 17.5.26)

#### □ 복합터미널 건축계획

(단위: ㎡)

구분(계)	운수시설	업무시설	근린생활시설	판매시설	문화 및 집회시설
294,371	111,789	105,946	982	39,550	36,104

\* 운수시설 : 주·부대시설(76,335㎡/승하차장, 박차장, 정비시설 등), 편익시설(35,454㎡/일반음식점 등)

□ 그동안 추진상황

- 2017.08.10 터미널 민간사업자 4차 공모(대전도시공사)
- 2018.05.21 복합여객터미널 사업협약 체결(도시공사↔KPIH)
- 2019.06.17 복합환승센터 개발계획(변경) 승인·고시
- 2019.06.28 복합환승센터 개발실시계획(변경) 승인·고시
- 2019.07.05 유성 복합여객터미널 신규 면허 (市 운송주차과)
- 2019.07.15 유성 복합여객터미널 건축허가 (유성구 건축과)
- 2019.08.14 터미널 건축 시공사 약정 체결 (KPIH↔금호산업)
- 2019.09.10 터미널 부지 토지대금(594억원) 일시불 완납
- 2019.09.24 건축구조안전심의 완료 (市 주택정책과)

□ 향후일정

- 2019.10월 터미널 건축공사 착공신고 및 분양신고 (유성구 건축과)
- 2022.10월 유성 복합여객터미널 건축공사 준공 \*사용개시('22.12월)

□ 행정적 검토 의견 종합

① 이용의 편리성 및 다른 교통수단과의 연계성 : 우수함

- 대중교통 접근성 및 교통수단 간 연계 등 시민 교통편의 증진 기대

- ▶ 센터부지와 터미널에 대한 교통영향평가 및 건축심의 등을 거쳐 시설 규모확정(18.12)
- ▶ 센터 내 도시철도1호선(구암역), 환승주차장, BRT환승센터 등 입지
- ▶ 세종과 대전 간 광역 교통 서비스 제공을 위한 유성구 외삼동~유성복합터미널 구간 BRT 연결도로 개설 중(L=6.6km, B=40~50m)
- ▶ 유성대로~BRT 도로 간 환승센터 진입도로 개설중(L=1.2km, B=12~26m)
- ▶ 유성대로변 버스정차공간(버스베이) 확보로 원활한 교통흐름 및 접근성 강화
- ▶ 유성대로 사업지측에 택시 정차 공간을 확보하여 택시 이용자의 접근성 확보
- ▶ 자전거 시설 및 자전거 보관소 등 부대시설 설치 예정

② 규모 적정성 : 기준에서 정하는 구조와 설비기준의 150% 건축예정이며 장기적인 수송수요에 적합함

- ▶ 1일 이용인원은 15,480명(2049년 목표인원)으로 계상, 「여객자동차터미널 구조 및 설비기준에 관한 규칙」별표1의 최저 시설기준의 50~1,000%초과 설치
- ▶ 「도사군 계획시설의 결정구조 및 설치 기준에 관한 규칙」에 따라 부대시설(정비시설 등)과 편익 시설(일반음식점 등)을 합한 면적은 주시설을 초과하지 않음  
- 57,343㎡(주시설면적) > 25,943㎡(부대시설 1,716㎡ + 편익시설 24,227㎡)

③ 이용객의 편의증진 : 환승시설 등의 이용 편의를 고려한 동선체계 및 보행이동시설 양호함(근거 : 환승센터 및 복합환승센터설계·배치기준)

- ▶ 지상1층은 하차장으로 지하2층은 승차장으로 설치 예정임
- ▶ 보행 접근성을 고려하여 지하1층 환승통로(무빙워크설치)를 설치하여 지하철 (구 암역)과 연결하고 환승 편의시설 설치 예정임
- ▶ 실시간 연계 환승정보 제공을 위한 환승정보 안내 시설 구축 계획이 있음  
- 가변정보판(2대), 안내표지판(37개소), LCD안내판(14개소), 키오스크(3대) 등 정보안내시설 설치

## □ 종합 검토의견

대중교통 접근성 향상, 교통수단 간 연계 제고로 교통편의 증진은 물론 터미널 면허기준 및 신청서류 등이 법령에 따라 적합하므로 면허하고자 함

<근거>

- 유성복합여객터미널은 개발제한구역 해제 시 지방 및 중앙도시계획위원회 심의를 거쳐 시설용지가 확정( '14.12)되었고
- 국가통합교통체계효율화법에 따라 국토부의 사업 승인( '16.9)과 센터부지 및 복합터미널에 대한 교통영향평가( '18.12)를 거쳐 사업이 확정된 사항임 / ' 19.6.4 국토교통부 개발계획(변경) 승인
- 또한 터미널 면허 신청서류 및 사업계획 등 제반사항이 규정에 부합하고 터미널의 시설 설비기준은 「여객자동차터미널 구조 및 설비 기준에 관한 규칙」의 기준보다 150%이상 건축계획으로 적합함



토지이용계획



구분	면적(㎡)	구입비(억)
합계	102,080	1000
합용시설	44,025	48.1
그족/비인버티먼트	32,893	32.0
BRT환승센터	5,300	5.2
구입비	3,278	3.2
합용구입비	2,758	2.7
차량시설용지	7,098	7.0
행복주택	5,887	5.7
복건요	2,807	2.8
공공시설	42,182	41.4
공원	2,288	2.3
공원	8,290	8.1
합용지	14,882	14.8
도	18,741	18.4

조감도



유성 광역복합환승센터 개발사업

1 유성 광역복합환승센터 개발계획 변경(안)

개발계획(변경) 수립 근거

- \* 국가중요교통계획요충지(제45호)에 따라 광역복합환승센터 지정(변경) 및 개발
  - 당초 계획에서 용도 사항(연면적 10% 이상 증가)을 변경하는 경우, 국가중요시설인 실익을 가져 복합환승센터 지정 변경
  - 건축연면적은 (여객터미널 포함)개발 변경으로 인한 변경된 건축 계획 반영 및 행복주택 변경 계획 반영, 당초 25만㎡에서 개발 37만㎡로 48% 증가

사업 내용

구분	사업 내용
사업명	유성 광역복합환승센터 개발사업
위치	대전광역시 유성구 구암동 일원/ 도제일도 1호선 구암역 일
사업시행자	대전도시공사
제정근거	국가중요교통계획요충지(제45호)에 근거한 광역복합환승센터 개발사업
사업기간	2013년~2021년
부지면적	102,080㎡
용도	· 합용시설 : 유성복합터미널, BRT환승센터, 합용구입비, 구입비(기존사업) · 차용시설 : 차량시설용지, 행복주택, 복건요 등



유성 광역복합환승센터 개발사업

### 3. 유성 복합여객터미널 건립 사업의 경제적 파급효과 분석

#### 1) 경제적 파급효과 분석

##### (1) 지역산업연관표 및 적용 프로그램 개요

- 산업연관표는 산업 간 거래관계와 생산물 순환구조를 파악할 수 있는 국가 공식통계이며 핵심적인 기초통계임
- 산업연관표 상의 열 방향 수치는 어떠한 중간재와 생산요소를 이용하여 제품이 생산되는지(투입구조), 행 방향 수치는 생산된 제품이 어떻게 판매·공급되는지(배분구조)를 의미
- 산업 간 상호연관관계를 수량화하여 표현하므로 산업구조 분석, 경제정책 수립, 파급효과 계산에 기초자료로 이용
- 한국은행은 중간수요 및 최종수요 부문을 16개 시·도별로 구분한 지역산업연관표를 부정기적으로 공표하고 있음
- 지역산업연관표를 통해 한 지역에서 생산된 제품이 어느 지역의 중간재를 구입하여 생산된 것인지, 그리고 어느 지역으로 판매되었는지 파악 가능
- 본 보고서에서는 연구자가 작성한 한국은행의 전국 산업연관표에 의거하여 도출해 낸 대전지역산업연관표에 근거하여 분석함
- 생산유발효과, 부가가치유발효과 및 고용유발효과 등 각종 경제적 파급효과 분석을 위해 엑셀 프로그램을 활용하여 기 구축한 분석 프로세스를 통해 산출함

##### (2) 경제적 파급효과 분석 개요

- 대단위 지역개발 사업 등 상당 규모의 공공 및 민간부문에 있어서의 신규 투자(사업)가 추진될 경우, 이러한 사업 추진은 소요 사업비 지출에 따라 해당 지역은 물론이고 주변 지역 혹은 국가적으로 여러 산업 영역에 걸쳐 직간접적인 경제적 파급효과를 유발하게 됨

- 통상 경제적 파급효과 분석은 한국은행에서 발표한 산업연관표에 기초하여 다음에 기술하는 각종 파급효과 분석 기법에 의거하여 엑셀 프로그램 등 분석 프로세스를 통해 산출함
- 이러한 경제적 파급효과 분석은 통상 지역적으로 유의미한 분석으로서 생산유발효과, 부가가치유발효과 및 고용유발효과 등 세 가지 유발효과 분석의 범주에서 진행됨
- 이들 세 가지 유발효과의 분석은 다음에 기술하는 공식에 의거하여 산출하는데 이를 쉽게 서술하면, 예컨대 신규투자가 발생할 경우 이는 산업연관분석에 있어서 최종수요의 추가적인 증가를 의미하며 이러한 최종수요의 추가적인 증가가 발생하게 되면 건설, 사회서비스, 철강, 운수, 식음료, 숙박 등 여러 산업부문에 크고 작게 영향을 미치게 되며, 이에 따라 영향을 받게 되는 각 산업부문에 재화 및 서비스의 신규 수요가 발생하게 됨
- 이러한 여러 관련 산업분야에 있어서 신규 수요의 발생(최종수요 증가)은 각 해당 산업의 생산, 부가가치, 고용 증대로 이어지게 되는데, 이를 각각 합산한 값이 신규 사업 투자에 따른 생산유발효과, 부가가치유발효과 및 고용유발효과로 파악됨

##### (3) 경제적 파급효과

###### □ 생산유발효과

- 최종수요항목별 생산유발액 :  $(I - A^d)^{-1} Y^d$
- 최종수요항목별 생산유발계수 :  $\frac{(I - A^d)^{-1} Y^d}{\text{항목별최종수요액}}$   
단,  $A^d$ 는 국산거래표의 투입계수행렬,  $(I - A^d)^{-1}$ 는 생산유발계수행렬,  $Y^d$ 는 국내최종수요(소비, 투자, 수출)벡터

###### □ 부가가치유발효과

- 최종수요항목별 부가가치유발액 :  $\widehat{A}^v (I - A^d)^{-1} Y^d$

- 최종수요항목별 부가가치유발계수 :  $\frac{\widehat{A}^v (I - A^d)^{-1} Y^d}{\text{항목별최종수요액}}$

단,  $\widehat{A}^v$ 는 부가가치투입계수 대각행렬

□ 고용유발효과

- 최종수요항목별 고용유발인원 :  $\gamma (I - A^d)^{-1} Y^d$

- 최종수요항목별 고용유발계수 :  $\gamma (I - A^d)^{-1} Y^d / \text{총취업자수}$

2) 분석의 기본 설계

- 본 사업의 총사업비는 4,600억원으로 토지대금 594억원, 실 건축비 4,036억원으로 구성됨
- 이들 세분화된 지출 항목별 사업비 배분 내역에 기초하여 이를 파급효과 분석 프로세스에 있어서 산업 배분은 건설업, 부동산및사업서비스업 등 두가지 산업부문으로 배분됨
- 산업별 사업비 배분은 건설업 4,036억원, 부동산및사업서비스업 594억원으로 분류되어 총 규모는 4,600억원임
- 이러한 2개의 산업부문에서의 사업비 지출은 산업연관분석에 있어서 민간부문 최종수요의 증가를 의미하며, 이러한 최종수요 증가는 앞서 기술한 경제적 파급효과 분석 프로세스에 의거하여 생산유발효과, 부가가치유발효과 및 고용유발효과 분석을 진행함

3) 경제적 파급효과 분석 결과

- 유성 복합여객터미널 건립에 소요되는 총사업비 4,600억원의 투입에 따른 경제적 파급효과 분석결과 다음 표에 정리한 바와 같이 생산유발효과 1조 763억9천만원, 고용유발효과 5,222명, 부가가치유발효과 4,576억7천만원으로 분석되었음

<표 > 유성 복합여객터미널 건립사업에 따른 경제적 파급효과

(단위 : 억원, 명)

사업명	생 산 파급효과	고 용 파급효과 (연간 기준)	부가가치 파급효과
유성 복합여객터미널 건립 사업	10,763.90	5,222	4,576.70

#### 4. 지역개발 및 지역경제 기여도 분석

##### 1) 교통인프라 확충에 따른 이용 편의성 증대

- 유성 복합역객터미널의 건립은 기존 서부시외버스터미널, 유성시외버스정류장, 금호고속버스영업소, 시외버스둔산정류소, 고속버스둔산정류소가 한자리에 통합되고, 1호선 구암역이 환승센터 지하 1층을 통해 연결되며, 세종특별자치시 BRT 및 13개의 기존 시내버스 환승센터와도 바로 연결되는 교통 요지로 개발될 예정임
- 또한 도로 연계성이 매우 높아지게 될 전망인데, 행복청은 2017년 세종에서 유성IC까지 건설된 광역연결도로를 대전도시철도 1호선 구암역 인근 유성복합터미널까지 연장하고, 외삼역-유성복합터미널 구간을 BRT도로망으로 구축한다는 계획을 발표한 바 있음
- 이와 같이 유성 복합역객터미널의 건립은 그 동안의 유성지역의 교통혼잡 문제를 해소하는 한편, 중부권 교통 환승 중심지로 기대되며, 시민들의 이용 편의성을 크게 증대시킬 것으로 기대됨

##### 2) 대형 건설 프로젝트사업 추진에 따른 건설산업 등 지역경제 활성화

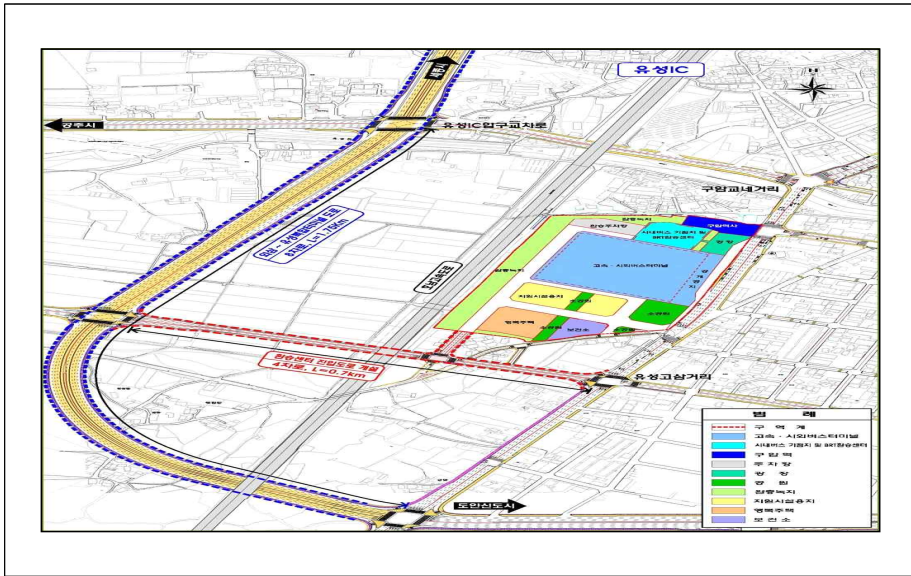
- 본 사업은 건설사업비 규모가 4,600억원의 초대형 건설사업 일뿐만 아니라 건설 시행사가 지역업체를 중심으로 결정되어 있어서 사업 조성에 따른 지역건설업 및 관련 산업의 활성화에 크게 기여할 전망임
- 추가적인 부대시설로 -대전~세종 간선급행버스(BRT) 환승센터 -대전도시철도 1호선 구암역 -환승주차장 -행복주택 -보건소 등이 조성될 예정임
- 유성 복합역객터미널에 조성되는 복합환승 단지 ‘빅도어(Big Door)’는 권역 내의 환승교통 처리 및 상업 문화 주거 숙박 등 지원기능을 복합적으로 수행하기 위해 MXD(Mixed Use Development) 형태로 개발되며, 상업시설 543실 및 오피스텔 721실 등도 공급될 예정이어서 문화, 주거, 유통 등 지역의 여러 산업·업종에 추가적으로 수요가 발생하고, 주변 지역 상권 활성화에도 크게 기여할 것으로 예측됨

##### 3) 유동인구의 급증에 따른 주변지역 개발 수요 증대

- 유성 구암동 지역은 상대적으로 매우 낙후된 지역으로 그 동안 현지 지역민들의 개발요구가 많았던 곳인데 새로운 투자지역으로 유성 복합터미널이 중부권 신 랜드마크로 부상됨에 따라 주변지역의 추가적인 개발 수요가 클 것으로 전망됨
- 지역 내의 환승교통 처리를 주된 기능으로 하는 일반 복합환승센터와 달리 대전 유성 복합터미널은 국내 최초로 권역 내의 환승교통 처리와 상업, 문화, 주거, 숙박 등 지원기능을 복합적으로 수행하기 위해 지정된 광역 복합 환승센터로 국토부 승인을 받음으로써 많은 유동인구가 발생할 것으로 전망됨



**참고 1** 유성복합여객 터미널 위치도 및 조감도



**참고 2** 관계법령

여객자동차운수사업법

제6조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 여객자동차운수사업의 면허를 받거나 등록을 할 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우에도 또한 같다. <개정 2014. 1. 28., 2017. 12. 26.> 1. 피성년후견인 2. 파산선고를 받고 복권(復權)되지 아니한 자 3. 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형(實刑)을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자 4. 이 법을 위반하여 징역 이상의 형(刑)의 집행유예를 선고받고 그 집행유예 기간 중에 있는 자 5. 여객자동차운수사업의 면허나 등록이 취소된 후 그 취소일로부터 2년이 지나지 아니한 자. 다만, 제1호 또는 제2호에 해당하여 제85조제1항제8호에 따라 여객자동차운수사업의 면허나 등록이 취소된 경우는 제외한다.

제36조(여객자동차터미널사업의 면허) ① 여객자동차터미널사업(이하 “터미널사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사의 면허를 받아야 한다. <개정 2013. 3. 23.> ② 터미널사업의 결격사유에 관하여는 제6조를 준용한다.

제37조(면허기준) 터미널사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다. 1. 여객자동차터미널(이하 “터미널”이라 한다)의 위치가 여객이 이용하기 편리하고 다른 교통수단과 쉽게 연계될 것 2. 터미널의 규모가 그 지역의 장기적인 수송 수요에 적합할 것 3. 그 사업을 개시하는 것이 터미널 이용자의 편의를 증진하고 그 지역의 여객자동차운수사업 발전에 도움이 될 것

여객자동차운수사업법 시행규칙

제73조(여객자동차터미널사업의 면허신청) ① 법 제36조제1항에 따라 여객자동차터미널사업(이하 “터미널사업”이라 한다)의 면허를 받으려는 자는 별지 제36호서식의 여객자동차터미널사업 면허신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)를 시·도지사에게 제출하여야 한다. ② 제1항에 따른 신청서에는 다음 각 호의 서류(전자문서를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)와 도면을 첨부하여야 한다. <개정 2016. 12. 30.> 1. 다음 각 목의 사항을 적은 사업계획서. 다만, 공

영터미널의 경우에는 라목부터 바목까지의 사항을 제외할 수 있다. 가. 여객자동차터미널의 명칭·위치·면적 및 시설규모 나. 여객자동차터미널의 건설에 필요한 자금총액 및 그 구체적인 내용과 자금의 조달방법 다. 여객자동차터미널 공사의 착수·준공 및 사용개시 예정시기 라. 여객자동차터미널 사용개시 예정시기에 그 여객자동차터미널을 사용할 자동차의 1일 출발과 도착 대수와 횟수 마. 여객자동차터미널 정보시스템의 구축계획 바. 유지하려는 노선 여객자동차운송사업의 종류와 연계교통망의 구축계획 2. 여객자동차터미널 부근도로(「도로교통법」 제2조제1호에 따른 도로를 말한다. 이하 같다)의 너비 및 중단기울기를 적은 서류와 다음 각 목의 사항을 표시한 평면도 가. 여객자동차터미널의 부지 나. 여객자동차터미널 부근도로와 그 도로에 있는 「도로교통법」 제32조 각 호의 어느 하나에 해당하는 교차로·횡단보도·건널목 등의 정차 및 주차의 금지장소 다. 여객자동차터미널 설비의 배치계획 3. 법 제47조제2항 각 호의 사업 등 부대사업을 경영하려는 경우에는 그 사업개요를 적은 서류 ③ 신청인이 법인인 경우에는 제2항에 따른 서류 외에 다음 각 호의 서류를 첨부하여야 한다. 이 경우 터미널사업면허의 신청절차에 관하여는 제12조제1항 각 호 외의 부분 후단을 준용한다. 1. 면허신청 직전 사업연도의 대차대조표 및 손익계산서 2. 임원의 성명 및 주민등록번호를 적은 서류 3. 면허신청에 관한 총회 또는 이사회 회의결의 사본 ④ 신청인이 설립 중인 법인인 경우에는 제2항에 따른 서류 외에 다음 각 호의 서류를 첨부하여야 한다. 1. 정관(공증인의 인증이 있어야 한다) 2. 발기인 또는 설립사원의 성명 및 주민등록번호를 적은 서류 3. 설립하려는 법인이 주식회사 또는 유한회사인 경우에는 주식의 인수 또는 출자의 상황을 적은 서류 ⑤ 신청인이 개인인 경우에는 제2항에 따른 서류 외에 신청인의 성명 및 주민등록번호를 적은 서류를 첨부하여야 한다.

□ 여객자동차터미널 구조 및 설비기준에 관한 규칙

[별표] <개정 2017. 5. 16.>

여객자동차터미널의 시설기준(최저치)(제8조의7관련)

구분 1일 이용인원 (인)	매표실		대합실 (㎡)	정류장소 (㎡)		승강장 (승차 대기장) (㎡)	주차장 (유도차로, 주차장소 포함) (㎡)	화장실				사무실 (개소)	안내실 (㎡)	배차실 (㎡)	승무원 휴게소 (㎡)	간이 세차장 (㎡)
	매표 창구 수 (개)	면적 (㎡)		승차장	하차장			남자용		여자용	세면기 (개)					
								대변기 (개)	소변기 (개)							
500 이하	1	4	60	91	46	12	200	2	3	5	2	1개	6	6	10	20
501 ~ 1,000	2	7	95	91	46	12	200	2	3	5	2		6	6	10	20
1,001 ~ 2,000	2	7	142	136	91	18	310	2	3	5	2		6	6	10	32
2,001 ~ 3,000	5	17	237	227	91	30	509	2	4	6	2		6	6	10	52
3,001 ~ 4,500	5	17	353	338	136	45	749	3	6	9	3		6	6	10	76
4,501 ~ 6,500	6	20	432	349	136	55	829	4	7	11	3		8	8	10	110
6,501 ~ 9,000	7	23	607	480	195	78	1,155	5	7	12	3		8	8	10	150
9,001 ~ 12,000	10	33	821	655	266	105	1,567	6	10	16	4		8	8	12	200
12,001 ~ 15,500	10	36	1,076	848	344	138	2,036	7	14	21	5		8	8	15	230
15,501 ~ 19,500	14	46	1,370	1,084	432	175	2,586	8	16	24	6		8	8	19	329
19,501 ~ 24,000	18	59	1,700	1,350	490	217	3,215	11	22	33	8		8	8	24	399
24,001 ~ 29,000	19	63	1,799	1,609	643	229	3,474	12	24	36	9		10	10	24	399
29,001 ~ 35,000	24	79	2,168	1,940	779	277	4,203	15	30	45	11		10	10	29	489
35,001 ~ 42,000	29	96	2,609	2,336	935	333	5,051	18	36	54	13		10	10	35	589
42,001 ~ 50,000	33	109	2,877	2,420	967	368	5,211	19	38	57	14		10	10	35	599
50,001 이상	40	132	3,440	2,894	1,162	440	6,299	22	44	66	17		10	10	45	719

비고

1. 1일 이용인원은 이용객이 가장 많은 달의 1일 평균 출발인원을 기준으로 산출한다.
2. 매표실의 매표창구는 1개 이상 설치하여야 하되, 나머지 매표창구는 무인발권기로 대체할 수 있다.
3. 제2호에 따라 무인발권기로 매표창구를 대체하는 경우 무인발권기 1대는 매표창구 0.6개로 본다.
4. 대합실에는 승차를 위하여 대기하는 자 등을 위하여 의자를 설치하여야 한다.
5. 안내실은 대합실 내에 설치하여야 한다.

### 참고 3 유성복합여객터미널 시설규모 계획(KPIH)

#### □ 터미널 최소기준 설치현황 비교

항 목		유성 광역복합환승센터 내 여객자동차터미널 시설기준 (제8조의7관련)			
1일 이용객수		법정면적	설계기준	계획안	비 고
		12,001~15,500	(50% 추가 설치시)		
매표실	창구수 (개)	10 개	15 개	15 개	*지 하 2층
	면적 (㎡)	36	54	79.04	
대합실 (㎡)		1,076	1,614	1621.92	*지 하2층
정류장소	승차장 (㎡)	848	1,272	5054.54	*지 하2층
	하차장 (㎡)	344	516	3835.18	*지 상1층
승강장(㎡) (승차대기장)		138	207	2838.96	*지 하2층
주차장(㎡) (유도차로, 조차장소포함)		2,036	3,054	19892.05	*지 하2,3층
화장실	변기수 (개)	남대	7 대	11 대	23 대
		남소	14 대	21 대	21 대
	여대	21 대	32 대	46 대	
	세면기 (개)	5 대	8 대	29 대	
사무실 (개소)		1 개소	2 개소	3 개소	*지 하2,3층
안내실 (㎡)		8	12	16.74	*지 하 2층
배차실 (㎡)		8	12	73.89	*지 하 2층
승무원 휴게소 (㎡)		15	23	165.82	*지 하 3층
간이세차장 (㎡)		230	345	694.88	*박차장 지하3층에 위치

- \*비고
- 1일 이용인원은 2049년 목표연도의 1일 총 활동인구 예측자료 기준으로 함.(2049년 15,480인/일 : 지구단위계획 p.66 참고)
  - 매표실의 매표창구는 1개이상 설치하여야 하되, 나머지 매표창구는 무인발권기로 대체할 수 있다
  - 제2호에 따라 무인발권기로 매표창구를 대체하는 경우 무인발권기 1대는 매표창구 0.6개로 본다

#### □ 운수시설(주시설, 부대시설, 편익시설) 면적 비교

구 분	용 도	면 적	합 계
주시설	승· 하차장, 승강장	11,728.69	57,343.94
	대합실	1,621.92	
	박차장	19,892.05	
	기타 (수화물최급소,관리사무소,여객 사무실,매표소,피난안전구역,화 장실,복도등)	24,101.28	
부대시설	자동차정비시설 (정비소, 정비사무실)	361.10	1,716.25
	세차장	694.88	
	종업원용 휴게실	165.82	
	휴게소	346.66	
	승무원대기실/배차실	147.79	
편익시설	근린생활시설(전용)	12,774.15	24,227.70
	근린생활시설(공용)	10,329.65	
	근린생활시설(설비)	1,123.90	
총합계		83,287.89	

※ 주시설면적(57,343.94) > 부대+편익시설 ( 25,943.95 )