

한달 차표 수익 10만원도 안돼...곳곳 텅빈 버스 달린다



허덕이는 전남 버스 활성화 방안 급하다

〈상〉 '빈 차' 운행 수두룩

전남 지역 서민의 발인 버스 타기가 힘들다. 버스 회사는 탈 손님이 없어 적자를 보고 있다며 하소연하고 손님은 손님대로 버스를 제 때 이용하기 힘들다며 불만을 터뜨린다. 인구가 갈수록 줄어들면서 빛어지는 현상인데, 지자체가 재정 지원만으로 해결하기도 쉽지 않다. 그렇다고 고령층 노인들의 이동 수단인 시내·외 및 농어촌 버스를 무턱대고 줄이면 삶의 질도 나빠질 수밖에 없다. 광주일보는 지역 대중교통 인프라의 현실을 살펴보고 각 시·군이 운영 중인 다양한 대중교통 체계와 인구감소 시대에 '지속 가능한 대중교통' 등을 모색한다.

지난 19일 화순군 화순읍 화순시외버스공용정류장(화순터미널) 대합실은 버스를 기다리는 인파 대신 한기와 적막으로 가득 차 있었다. 매표소에는 역무원 한 명만이 덩그러니 대합실을 지키고 있었고, 운전기사 대다수가 차장 너머로 빈 플랫폼을 '주눅' 살펴본 뒤 발길을 재촉했다.

화순터미널은 광주 방면(소태-유스퀘어광주)으로 향하는 버스 30여 대를 비롯해 녹동(곡전-녹동) 20대, 장흥 방면 4대를 갖췄지만 터미널을 찾는 승객은 1-3명 정도다.

김현수(43)씨는 "지난 2020년부터 화순터미널을 운영중인데 연간 적자만 3000만~4000만원에 달해 지속적인 운영이 어렵다"고 말했다.

인구 줄며 승객 크게 감소...적자 쌓이며 배차간격 늘어나 서민 불편 가중
화순터미널 운영자 "연간 3천만~4천만원 적자...지속적인 운영 어려워"
전남 시외버스터미널 이용자 연 11만명 전국 최저...대중교통 대책 고심

승객이 500여명에 달했던 팬데믹 이전 시기와는 달리 최근에는 탑승객이 40여명(주말 기준) 수준으로 급감, 자기 자산까지 처분해 가면서 적자를 채우고 있다는 것이다. 김씨는 재정난에 시달리다 못해 이미 화순군 등에 경영 악화로 인한 사업포기 입장을 밝힌 상황이다.

화순터미널에서 서울 상행선 버스를 기다리던 이화성(여·30)씨는 "화순에 연고가 있어 자주 방문하지만 평일에는 승객 2-3명 탑승하는 게 고작이며 그마저 지역행 노선은 빈 경우가 부지기수"라고 했다.

화순뿐 아니라 전남의 다른 시외버스터미널에서도 같은 문제를 겪고 있었다.

나주시 다시터미널을 운영 중인 정옥선(여·68)씨는 "버스를 타는 승객들이 없어 한 달 차표 수익은 10만 원도 채 안 되고 매점 영업이익을 합해도 월 30만원에 못 미친다"며 "토지세, 도로사용료 연간 20만~30만원을 비롯해 전기세 10여만원, 수도세 4여만원 등 고정 비용을 내고 나면 수익은커녕 적자가 날 수밖에 없는 구조"라고 한탄했다.

1시간에 두 대 가량 들어서는 버스들은 승객 한 명 태우지 않고 출발하기 바빴다. 승객이 없어 시설 관리비를 부담하기 비롯해 대합실 형광등의 절반은 고장나 켜지지 않는 상태였고, 버스가 멈춰서야 할 플랫폼에는 녹슨 경운기, 장기자차 차량이 들어서 있었다.

전남 지역 218개 노선의 시외버스, 22개 시·군을 도는 시내버스와 농어촌버스 등 1188대(노선

1405개)도 적자다. 국토교통부 등이 최근 전국여객자동차터미널사업자협회 자료를 분석해 발표한 '여객자동차터미널 수익성 개선 및 기능유지를 위한 표준사업모델 마련 연구'에 따르면 전남의 시외버스터미널 연간 이용자 수 합계는 11만1885명에 그쳐 전국 시도(제주 제외) 중 가장 낮았다. 전국 평균(41만7779명)의 3분의 1 수준이다.

전남 터미널의 매표수입금도 연 1억1000만원으로 전국 최저였다. 전국 터미널 매표수입금 하위 10곳 중 5곳(영암 독천, 나주 다시, 해남 월송, 무안 해제, 장성 남창)이 전남에 몰려있다. 독천터미널의 경우 1년 승객수가 2076명으로 전국 하위 4위에 머물렀으며 다시(2820명), 월송(4452명), 해제(5940명), 남창(6168명) 터미널 등도 비슷한 상황이었다.

전남 지역 인구 수가 급격히 줄면서 시외버스를 탈 승객 수도 감소했지만 운영비 등은 줄지 않으니 버스 운행 회사의 적자가 겹잡을 수 없이 쌓이고, 그 여파로 배차 간격이 점점 더 길어지는 등 지역민 불편이 커지는 악순환이 이어지고 것이다.

나주시 산포면 시냇물정류장에서 남평으로 가는 마을 버스(22번)를 타려면 2시간~2시간 20분을 기다려야 한다. 그나마도 22일 오전 11시 32분 도착 예정이던 차는 도착 예상 시간을 50분이나 넘겨서 도착했다.

하루 6차례 운행하는 버스를 한 번 놓치기라도



22일 나주시 산포면 시냇물정류장에 3시간 50분가량에 도착한 마을버스 22번에는 승객 한 명이 탑승해 있었다.

하면 3시간 10분 만에 버스를 타는 셈인데, 정작 버스 안에 탄 승객은 고작 1명이었다.

남평중학교(신금마을) 정류장에서 버스를 기다리던 박은지(여·36)씨는 "시골에 사니까 버스가 늦게 오는 일이라 적응했다지만 광역버스마저 30-40분 정도 기다려야 할 수 있으니 답답하다"고 불편을 호소했다.

전남의 경우 2023년을 기준으로 대중교통 고정 승객 비율 감소율도 5.36%에 달해 전국에서 가장

높았다.

그렇다고 '서민의 발'인 시내·농어촌버스를 없앨 수도 없는 노릇이다. 고행화로 운전이 쉽지 않은 노인들이 많은데다, 기초생활편의시설이 부족한 전남의 경우 살던 마을에서 읍·면으로 이동하는 노인들을 실어나를 유일한 교통 수단이나 다름없다.

전남도와 각 지자체가 밀빠진 독 수준의 대중교통 대책 마련에 고심하는 이유다.

/화순·나주 글·사진·최류빈 기자 rubi@

지하철 공사 때문? ...광주 주택 4곳 외벽 균열 주민 대피

한밤 2호선 공사장 인근 중흥동서 시공사 "진동 일으키는 작업 안했다"

광주시 북구 중흥동의 주택 4곳의 담장과 외벽에 균열이 생겨 환경증 주민들이 대피했다.

22일 광주시 북구 등에 따르면 전날 밤 10시 20분께 중흥동 광주시철도 2호선 공사장 인근 주택 4곳의 담장과 주택 외벽 등에 균열이 발생했다.

주택 3곳에 거주하던 주민 6명은 인근 숙박시설로 대피해 인명 피해는 없었다. 나머지 한 곳은 빈 집이었다.

균열이 발생한 주택 4곳은 1977년 지어진 것으로 확인됐다. 도시철도 2호선 공사장과는 20m 떨어져 있다.

이 주택 주민은 이날 오전 도시철도공사 시공사 측에 '담장에 균열이 생겼으니 보수해 달라'는 민원을 제기했던 것으로 확인됐다.

광주도시철도 시공사 관계자는 "현재 콘크리트 구조물을 만드는 단계라 땅에 진동을 일으키는 작업을 하지 않았다"며 지하철 공사와 연관성을 부인했다.

광주시와 시공사 측은 안전조치를 한 후 정확한 경위를 조사 중이다. /양재희 기자 heestory@



22일 오전 광주시 북구 중흥동 도시철도 2호선 공사현장 인근 주택의 담장이 무너지고 외벽등에 균열이 발생해 주민들이 임시 대피했다. /최현배 기자choi@kwangju.co.kr

일제 강제동원 피해자 유족 3명 일 광산기업 상대 손해소 5년만에 승소

광주지법, 총 4787만원 배상 판결

일제 강제동원 피해자 유족들이 일본의 광산기업을 상대로 손해배상 청구 소송을 제기, 5년만에 승소 판결을 얻어냈다.

광주지법 민사10단독 하중민 부장판사는 21일 이모씨 등 3명이 일본코크스공업(전 미쓰이광산 주식회사)을 상대로 제기한 손해배상 소송에서 원고 일부 승소 판결했다.

재판부는 일본코크스공업에게 유족 3명에 대해 각 2857만여원, 1454만여원, 476만여원씩 총 4787만여원을 배상할 것을 명령했다.

일본코크스공업의 전신인 미쓰이광산은 1911년 설립돼 미이케탄광, 비바이탄광, 스나가와광업소, 문주탄광 등을 운영했다. 현 회사는 미쓰이광산과 실질적 동일성이 인정돼 법적으로 강제동원 피해자들에 대한 손해배상채무를 승계받았다.

이번 소송 원고들의 아버지, 할아버지 등은 일제강점기 당시 일본 홋카이도에 있는 미쓰이광산

소유 탄광에서 강제 노역을 하다 사망하거나 심각한 부상을 입었다.

한 피해자는 1943년 3월에 강제동원됐다 9개월 만에 사고로 목숨을 잃었으며, 다른 두 피해자는 열악한 환경에서 폭행과 차별을 당하고 임금도 거의 받지 못한 채 탄광 내 사고로 허리, 다리 등에 부상을 입었다.

유족들은 지난 2020년 1월 14일 일본코크스공업을 상대로 사망자 1억원, 그 외 3000만원씩 총 1억 6000만원의 손해소를 제기했다.

유족 이모씨는 "아버지뿐 아니라 온 가족을 고통스럽게 만들고, 5년이나 걸려서 공병값만도 못한 400여만원만 인정하더니 아쉽고 안타깝다"고 말했다.

한편 현재 강제동원 피해자 유족들이 2019~2020년 제기한 손해소 15건 중 14건이 법원에서 기류 중이다. 각각 광주고법(2심·8건), 광주지법(1심·4건) 등이다. /유연재 기자 yjyou@kwangju.co.kr

경찰청
 금융감독원
 생명보험협회
 손해보험협회

보험료 상승의 주범

보험금 갇아먹는

기생충이

되지마세요!

허위 입원하고 보험금
편취해서 여행 다니는
위 조작 군

가짜환자도 보험사기
공범인 걸 모르는
나 한심 여사

환자를 유인해 크게 한탕
노리는 보험금 편취 조직
사기꾼 브로커