

[단독]"수학여행 안전사고 방지에 최선"...서울전세버스 이사장이 꿈은 지원 사각지대와 남은 숙제

- 25년 만에 유가보조금 포함..."매년 고시, 아직 완벽하지 않다"
- 통근·통학·파업 대체 수송...전체 운행의 70~80%가 공공 목적
- 속초 사고 막을 AI 장치 있지만 비용 없어 못 달아...서울시 지원 요청

기사 등록일시 :

시내버스 파업이 나면 시민 발이 되고, 아이들 통학을 매일 책임진다. 그러나 속초 사고를 막을 AI 안전 장치는 비용 문제로 달지 못하고 있다. 서울 내 공영차고지는 단 한 곳도 없다. 25년 만에 유가보조금 지급 대상에 포함됐지만, 전세버스 업계가 풀어야 할 숙제는 아직 많다.



▲ 오성문 서울특별시전세버스운송사업조합 이사장. 전국전세버스운송사업조합연합회장을 역임했으며, 2013년부터 서울 조합 이사장직을 다섯 차례 맡고 있다. (사진=교통일보 오승안 기자)

교통일보는 지난 16일 오성문 서울특별시전세버스운송사업조합 이사장을 만나 업계 현안을 들었다. 오 이사장은 25년 만에 유가보조금 지급 대상 포함을 이끌어낸 데 이어 AI 영상기록장치 설치비 지원과 공영차고지 확보를 다음 과제로 꼽았다. 그는 이 두 현안을 "이번 임기 안에 반드시 풀어야 할 숙제"라고 말했다.

- "관광버스 아닙니다"... 통근·통학·파업 대체, 70~80%가 공공 목적

전세버스를 관광버스로 아는 시민이 많다. 오 이사장은 그 인식이 틀렸다고 말했다. 현재 서울 전세버스 운행의 70~80%는 공무원 통근버스, 학생 통학버스, 신규 아파트 셔틀 등 대중교통이 채우지 못하는 수요를 소화하고 있다. 순수 행락 목적 운행은 전체의 5~7%에 불과하다.

파업 때도 전세버스가 움직인다. 지난 1월 서울 시내버스 파업 때 전세버스는 각 구청과 계약을 맺고 지하철역을 연결하는 셔틀을 운행했다. 인터뷰 당일에도 서울 시내버스 파업이 예고된 상황이었다.

서울시는 전세버스 최대 1500대 투입을 준비하며 조합에 협조를 요청했고, 조합도 대기 중이었다. 오 이사장은 "시민들은 파업 때 탄 버스가 전세버스인지도 모른다"고 말했다. 그러면서 "전세버스를 대중교통의 일부로 인식해 주셨으면 한다"고 말했다.

- 속초 사고 막을 장치 있다..."비용 때문에 못 달고 있다"

가을 체험학습 시즌이 다가오면 학부모 불안이 커진다. 2022년 속초에서 현장학습 중 초등학생이 전세버스에 치여 숨진 사고가 아직 기억에 남아 있어서다. 오 이사장은 "다시는 일어나서는 안 될 사고"라고 말했다.

사고 원인 중 하나는 대형버스의 구조적 특성이다. 전세버스는 길이가 12m에 달해 기사가 인지하지 못하는 사각지대가 생길 수밖에 없다. 오 이사장은 이를 막을 기술은 이미 있다고 말했다. 사각지대의 움직이는 물체를 감지해 경고음을 내고 차량을 자동으로 멈추는 AI 영상기록장치다.

문제는 비용이다. 그는 "수익이 타 업종에 비해 제일 낮은 상태로 운영하다 보니 꼭 투자해야 할 곳에 투자가 안 되는 부분이 많다"고 말했다.

조합이 서울시의회 문을 두드린 이유다. 조합은 지난 7일 서울시의회에 재정 지원 건의서를 제출했다. AI 영상기록장치 설치비의 70%를 서울시가 부담해 달라는 내용이다. 오 이사장은 "70%가 어렵다면 50대 50도 괜찮다"고 말했다.

경상북도는 2024년부터 전세버스 AI 장치에 대당 최대 84만 원을 지원하고, 강원·충남 등 다른 지자체도 지원에 나섰다. 그러나 서울시는 아직 움직이지 않고 있다.

속초 사고 이후 교사들이 책임을 우려해 체험학습을 기피하는 현상도 이어지고 있다. 오 이사장은 국회를 직접 찾아다니며 인솔 교사 면책 법안 발의를 요청했고, 법안이 발의된 상태다. 그는 "학생들이 수학 여행 한 번도 못 가고 졸업하는 것이 교육적으로 옳은 것인지 생각해 봐야 한다"고 말했다. 이어 "저희 조합은 두 번 다시 그런 사고가 일어나지 않도록 최선을 다하겠다"고 말했다.

- 서울 전세버스 공영차고지 전무..."시내버스 29개소, 전세버스는 하나도 없다"

차고지 문제는 더 오래된 숙제다. 서울에 등록된 전세버스 업체 가운데 자가 차고지를 보유한 곳은 단 한 곳도 없다. "서울에 있는 업체의 100%가 자기 차고지가 한 군데도 없습니다. 임대차고지를 지금 현재 쓰고 있고요." 오 이사장이 말했다.

차고지가 외곽으로 밀려나면서 현장 문제도 생겼다. 서울에서 일하는 기사가 새벽에 외곽 차고지까지 이동해야 하고, 늦은 밤 다시 돌아가야 한다. "공차 거리가 너무 멀고 비효율적입니다. 휴식 시간에도 문제가 있는 거예요." 오 이사장이 말했다.

오 이사장이 요청하는 건 크지 않다. 서울 인근에서 이미 그린벨트 기능을 잃은 땅을 임시 차고지로 허가해 달라는 것이다. "건물도 필요 없고요. 주유소도 필요 없고요. 차만 들어갔다 나오면 됩니다."

그는 개발이 시작되면 즉시 반납할 수 있다고도 말했다. "그 지역이 개발이 된다고 하면 저희는 빠져나오면 되거든요." 그린벨트 훼손 우려에 대해서도 선을 그었다. "이미 그린벨트로서의 지위를 잃은 곳이 참 많거든요. 쓰레기로 방치해 놓은 것보다 우리가 들어가서 깨끗하게 사용하면 좋을 것 같은데도 허가가 안 납니다."

서울시와의 협의가 뜻대로 풀리지 않은 경험도 있다. 오 이사장은 탄천 인근 임시 차고지를 지키기 위해 직원들과 함께 서울시의회를 찾아가 시위를 벌였다. 2년 연장을 얻어냈지만 결국 개발로 차고지는 사라졌다.

그는 "서울시가 조금만 유연성을 가지고 도와줬으면 하는데 그런 것들이 너무 답답하게 느껴지는 거죠"라고 말했다. 민간에서 해결할 수 없다고 판단한 오 이사장은 연합회장 재임 시절 국토부와 협의해 공영차고지 조성을 국정과제에 포함시켰다. 그러나 예산 문제로 2028년 사업으로 밀린 상태다.

-25년 만에 유가보조금..."남은 숙제 풀어내야 완벽하다"

올해 7월, 전세버스가 유가보조금 지급 대상에 포함됐다. 2001년 정부가 운수업종에 유가보조금을 지급하기 시작할 때 전세버스만 제외된 지 25년 만이다. 당시 정부는 "사치성 교통수단"을 이유로 들었고, 한시적 조치라고 했지만 다른 업종은 지금까지 받아왔다.

물꼬가 트인 건 중동 전쟁이었다. 국제유가가 치솟으면서 다른 업종은 유가보조금으로 충격을 흡수했지만, 전세버스는 연료비를 전액 자부담해야 했다. 오 이사장은 "다른 업종들은 유가 보조금을 받으니까 크게 영향이 없었지만 우리는 전액을 다 우리 돈으로 내는 것이 되다 보니 너무 심하게 고통을 당했다"고 말했다. 그는 "여당에서 먼저 저에게 연락이 와서 고통에 대해 알아보려고 했던 것 같다"고 말했다.

처음 합의된 방식은 유가보조금이 아니었다. 정부와 국회는 450억 원 규모의 재난지원금 형식으로 지원하기로 했다. 그러나 국회 통과 과정에서 현금 지급이 불가하다는 판단이 나왔고, 1년 한시 유가보조금으로 방식이 바뀌었다. 오 이사장은 이 1년짜리 지원을 상시 지급으로 전환하기 위해 국회와 환경부, 관련 단체를 직접 설득했다. 서울 기준으로 연간 약 130억 원의 혜택이 예상된다.

다만 현재 제도는 완전하지 않다. 국토교통부 장관이 매년 고시를 통해 집행 여부와 가격을 결정하는 구조다. 오 이사장은 "이 부분까지 풀어내야 완벽하게 이루어졌다고 할 수 있다"고 말했다.

인터뷰 말미, 오 이사장은 조합원들에게 한마디를 건넸다. "사스, 메르스, 세월호, 중동 사태 여러 가지 곤란을 겪으면서 어찌할 수 없는 심정을 가지고 지금까지 여기까지 오신 분들이 태반입니다. 정말 고생 하셨습니다" 이어 "며칠 있으면 추석인데요. 온 가족이 정말 풍요롭지는 않지만 그래도 행복한 추석이 되셨으면 좋겠다"고 말했다.

교통일보 <http://www.tdaily.co.kr/news/view.php?idx=65037>