

‘쪼그라든’ 광주종합터미널…코로나 직격탄에 이용객 ‘반토막’

코로나 이전 승객 2019년 744만→2021년 364만명 급감
 올해 5월부터 반짝 회복기미…재확산 추세에 다시 ‘암울’
 운행횟수·출발홈 대폭 축소…장기적 자구책 마련 부심

광주의 관문 역할을 하는 광주종합버스터미널(유스퀘어)이 코로나19 장기화 등으로 인해 이용객이 반토막난 것으로 나타났다.
 8일 광주종합버스터미널에 따르면 지난해 이용객수를 집계한 결과 364만 8463명으로 나

타났다.
 이는 코로나19 첫 확진자가 나온 2020년 1월 이전인 2019년 한 해 동안 광주종합버스터미널을 이용한 총 승객 744만 8738명과 비교하면 절반 가까이 줄어든 수치다.

2020년 역시 이용객 수는 2019년과 비교해 턱없이 부족한 395만 6738명에 그쳤다.
 코로나19가 전국적으로 확산하면서 ‘사회적 거리두기’ 차원에서 여행과 행사, 모임 등을 기피하고 밀폐된 고속버스와 시외버스 이용을 꺼리는 현상이 일반화된 때문이라는 분석이다.
 여기에 코로나19 이후 버스보다는 KTX와 SRT 등 고속열차가 상대적으로 감염병에 안전하다는 인식이 퍼진 것도 한 요인으로 받아들여진다.
 다행히 지난 5월부터 코로나19 확산세가 진

정되면서 광주종합버스터미널을 이용하는 승객이 다소 늘었지만 아직 2019년 수준에는 미치지 못하고 있다.
 실제 지난 5월 광주종합버스터미널 이용 승객이 월평균 40만 800명까지 증가하면서 2019년 월평균 승객(60만 1000명) 대비 65%까지 회복된 것으로 나타났다.
 이에 따라 광주종합버스터미널을 운영하는 금호고속은 버스 이용 승객 감소 추세에 따라 자구책 마련에 나섰다.
 금호고속은 광주종합버스터미널을 이용하는 고속버스와 시외버스의 하루 평균 운행 횟

수를 830회로 줄였다. 이는 지난 2019년 하루 평균 운행 횟수 1436회와 비교하면 42%가 감소한 것이다.
 또 광주종합버스터미널의 출발 홈을 50여 개에서 32개로 20여개 가량 줄였다.
 광주종합버스터미널 관계자는 “최근 코로나19가 재확산 추세를 보이고 있고 시민들의 교통수단 이용 행태가 변화되면서 광주종합버스터미널의 승객 수가 과거처럼 회복되기는 어려울 것이라는 전망이 나오고 있다”면서 “다양한 자구책을 검토하고 있다”고 말했다.
 김재환기자

국민 30%는 ‘교통약자’…국토부 ‘이동편의 실태조사’ 발표

교통약자 현황·이동실태 등 조사
 국내 교통약자 인구 1551만명
 인구 5164명의 30%…10명 중 3명

국토교통부는 전국 단위로 실시한 ‘2021년도 교통약자 이동편의 실태조사’ 결과 10명 중 3명은 교통약자에 해당한다고 8일 밝혔다.

이번 실태조사는 ‘교통약자 이동편의 증진법’ 제25조에 따라 교통약자 이동편의 증진정책 수립의 기초자료로 활용하기 위해 매년 실시됐으며, 2021년도 실태조사는 지난 2016년 이후 5년 만에 전국을 대상으로 실시하게 됐다고 국토부는 설명했다.
 조사 내용은 교통약자 현황, 교통약자 이동실태, 교통약자 이동편의시설의 설치·관리현

황, 보행환경 실태, 교통약자 이용 만족도이며 대상은 교통수단과 여객시설, 도로이다.
 조사결과 지난해 말 기준 우리나라 교통약자 수는 전체 인구(약 5164만 명)의 약 30%인 1551만명(약 10명 중 3명)에 달했다.
 우선 교통수단은 버스(1만7922대), 철도차량(251량), 도시·광역철도(6962량), 항공기(341대), 여객선(162척)과 여객자동차(버스

터미널(241개소)이며, 여객시설은 철도역사(226개소), 도시·광역철도역사(922개소), 공항(18개소), 여객선터미널(26개소), 버스정류장(1360개소)이 포함된다. 이어 도로 부문도 주요 여객시설 출입구 반경 150m(1414구간)도 이번 실태조사에 포함됐다.
 특히 교통약자는 장애인과 고령자·임산부·영유아 동반·어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다.
 유형별로는 고령자(65세 이상)가 약 885만 명으로 가장 높은 비율(57.1%)을 차지했다. 뒤이어 어린이(321만명·20.7%), 장애인(264만명·17.1%), 영유아 동반자(194만명·12.5%), 임산부(26만명·1.7%) 순으로 집계됐다.
 교통약자 수는 2016년 1471만명에서 약 80만명이 증가했다. 이는 같은 기간 우리나라 전체 인구가 약 6만명이 감소(0.1%↓)한 데 반해 교통약자수는 크게 증가(약 7%↑)하고 있어 교통약자 이동편의 정책의 필요성이 높아졌다는 게 국토부의 해석이다.
 지난해 전국 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경)를 대상으로 한 이동편의시설의 기준적합 설치율은 77.3%로 지난 2016년 조사에 비해 4.8% 증가한 것으로 나타났다.
 대상으로는 버스·철도·항공기 등 교통수단의 기준적합설치율이 79.3%로 가장 높고, 여객자동차터미널·도시철도역사·공항 등 여객시설이 75.1%, 보도·육교 등 도로(보행환경)가 77.6%로 조사됐다.
 교통수단과 여객시설 각각 중 기준적합률이 가장 양호한 시설은 철도차량(98.9%)과 도시·광역철도역사(89.9%)였으며, 대부분 이동편의 시설 기준 적합률은 2016년 대비 증가한 것

로 나타났다.
 다만 항공기의 ‘21년도 기준적합률이 73.7%로 지난 조사(‘16년) 대비 크게 감소(25.0%↓)한 것으로 나타났는데, 이는 대형항공사(FSC) 대비 상대적으로 기준적합 설치율이 낮은 저비용 항공사(LCC)와 해당 항공기 대수가 증가했기 때문으로 분석된다.
 여객선의 2021년도 기준적합률은 타 교통수단, 여객시설 중 가장 낮은 37.8%에 그쳤다. 그러나 5년 전인 2016년(17.6%)과 비교하면 20.2% 상승한 것이다.
 교통약자가 이동시 버스(51.6%)와 지하철(14.2%) 등 대중교통을 이용한다고 응답한 비율이 가장 높았으며, 지역 간 이동시에는 승용차(66.2%)를 가장 많이 이용하는 것으로 조사됐다.
 반면 장애인의 경우 장애인택시(10.7%)와 특별교통수단(7.1%) 이용비중이 타 교통약자에 비해 높았다.
 여객시설 및 교통수단을 이용한 경험이 있는 일반인과 교통약자(총 3000명)를 대상으로 실시한 이동편의시설에 대한 만족도 조사 결과, 종합 만족도는 70.6점으로 ‘16년(63.0점) 대비 7.6점 상승했다.
 교통수단별 만족도는 철도 80.2점, 도시·광역철도 79.0점, 항공기 76.7점 순으로 나타났다.
 윤진환 국토부 종합교통정책관은 “우리나라의 전체 인구는 감소하고 있는 반면 교통약자 인구는 지속 증가하고 있다”며 “교통약자의 이동에 불편함이 없도록 관할 교통행정기관에 미흡한 사항을 개선하도록 적극 권고할 것”이라고 설명했다.
 정승호기자



선별진료소 찾는 시민들
 코로나19 신규 확진자가 5만5292명으로 집계된 8일 오전 서울 송파구보건소 선별진료소를 찾는 시민들이 코로나19 검사를 받기 위해 줄 서 있다.

이 공익광고는 한국언론진흥재단의 정부광고 수수료를 지원받아 실시되었습니다.

네 119입니다.
 무엇을 도와드릴까요?

“집 좀 가게 응급차 좀 불러줘요”

“지갑 잃어버렸는데 좀 찾아줘요”

소방관은 비서가 아닙니다.

3년간 소방관의 사소한 생활민원성 출동 124만 9932건, 하루 평균 1,141회
 119 본연의 임무는 응급구조입니다.

한국언론진흥재단
 Korea Press Foundation

국민 정재홍·서관우·조윤영 님이 제안한 공익광고입니다. - 2021 공익광고 공모전 수상작