

전세버스·대형트럭 ‘밤샘주차’ 사고 위험 키운다

광주 하남산단·농성역 주변 ‘기승’ 화물차 1만6천대...차고지 태부족 운전자 시야 막고 주민 보행 방해 市 “현장 단속, 공영차고지 확충”

광주지역 이면도로 곳곳이 대형 화물차와 전세버스 불법 밤샘주차에 몸살을 앓고 있다. 사업용 화물차와 전세버스는 관련 법에 따라 지정된 차고지에 주차해야 하지만 이를 지키지 않은 불법 행위가 계속되면서 사고를 우려하는 민원이 꾸준히 제기되고 있다.

27일 새벽, 광주 광산구 평동산단 일대에는 대형 화물차가 우측 차선을 차지한 채 일렬로 주차돼 있어 통행을 방해하고 있었다.

아예 한 차로를 차량 여러 대가 막아서고 있어 시야가 확보되지 않은 주행 차량이 횡단보도를 건너는 시민을 발견하지 못하고 치밀 뺨한 아찔한 상황이 연출되기도 했다.

이날 광주 서구 농성역 인근 이면도로 역시 전세버스와 화물 트럭이 늘어서 있어 사정은 마찬가지였다. 주행 차량들은 줄지어 주차된 화물 트럭과 전세버스 사이를 아슬아슬하게 비집고 들어가야만 도로 진입이 가능한 상황이었다.

직장인 박우진(34)씨는 “주차가 안 되는 곳이라고 알고 있는데 매번 대형차들이 세워져 있더라”며 “곳곳에 차가 세워져 있어 우회전할 때 길이가 잘 보이지 않는다. 야간에는 어두워서 안 그래도 시야 확보



27일 오전 광주 서구 농성역 인근 도로에 대형버스와 화물차가 곳곳에 세워져 있다.

가 어려운데 곳곳에 주차된 차량 때문에 더 위험해졌다”고 지적했다.

화물·여객자동차 운수사업법에 따르면 오전 12~4시 사이 1시간 이상 차고지 외에 주차한 사업용 차량은 단속 대상이 된다. 화물차는 운송사업자 차고지나 공영차고지, 화물차 휴게소 등 정해진 차고지에 주차해야 한다. 단속에 적발될 경우 화

물차는 5만~20만원, 대형버스는 20만원의 과징금이 부과된다.

광주시에 따르면 최근 3년간 사업용 차량 밤샘 주차 단속 건수는 2021년 5048건, 2022년 5090건, 2023년 4350건으로 매년 수천 건에 달하고 있다. 올해 상반기에는 1512건이 적발됐다. 같은 시기 과징금 부과 건수는 2021년 564건, 2022년

608건, 2023년 387건, 올해 상반기 117건이다.

도심 밤샘주차는 등록된 차고지와 실제 운전자의 거주지가 다른 점과 주차 공간 부족이 주요 원인으로 꼽힌다.

현행법에 따라 운송 사업자는 지정 장소에 차량을 주차하도록 한 ‘화물차 차고지 등록제’를 준수해야 하지만 다른 지역

으로 물건을 옮기는 경우가 많고 차고지와 거주지의 거리가 멀어 이용이 불편하다고 업계 관계자들은 설명했다.

한 운송회사에서 일하는 김희옥(66)씨는 “차고지는 너무 외곽에 있어 이용이 불편하다. 위험한 걸 알면서도 집에서 거리가 가까운 도로에 차를 주차하게 된다”며 “업계 특성상 다른 지역으로 물건을 싣고 이동하는 화물차량이 많은데, 이런 차들은 다른 지역에 차고지를 두다 보니 같이 없어 갖길 신세가 되는 경우가 많다”고 토로했다.

실제 광주지역에 등록된 영업용 화물차는 지난 5월 말 기준 1만6735대 임에도 화물공영차고지는 진곡산단 423면(화물차 301면), 평동산단 238면(화물차 162면)밖에 마련되지 않아 주차 공간이 턱없이 부족한 실정이다.

계속되는 불법 밤샘주차는 운전자 시야 확보와 보행자 통행을 방해하는 등 안전을 위협하고 있어 근본적인 대책 마련이 요구된다.

행정당국은 불법 밤샘주차 단속과 함께 차고지 확충에 나설 방침이다.

광주시 관계자는 “지난 5~6월 불법행위 근절을 위해 집중 단속에 나섰다. 지속적으로 각 구청에서 새벽에 현장을 방문해 단속이나 계도 조치 등을 하고 있다”며 “현재 점당3지구에 400면 규모의 화물차 공영차고지를 마련하고자 행정절차를 진행 중이다. 내년 안으로 용역에 나설 수 있도록 적극 추진하겠다”고 말했다.

글·사진=정삼아 기자 sangajeong@jnilbo.com

조선대 공익형 이사제 도입에도 내홍 여전

범대위 “1명으로 공공성 확보 못해” 이사장 “제도 취지 살리기에 충분”

조선대학교 법인 이사회가 일부 구성원들이 문제 제기한 ‘이사장의 독단적 운영’에서 비롯된 내부 갈등을 봉합하고자 ‘공익형 이사제’를 도입키로 했지만, 여전히 반목이 지속되는 양상이다. 이사회는 ‘일단 꺾이지 1명에 대해 공익형 이사를 두겠다’는 입장인데, 범조선인비상대책위원회(범대위)는 ‘공익형 이사 수를 더 확대해야 한다’고 주장하고 있다.

27일 조선대 이사회는 이날 오후 기자 간담회를 열고 “글로벌대학 30, RISE 사업 등 국책사업을 수행하는 데 지지체와 협업이 중요할 것으로 판단했다”며 공익형 이사제 도입 취지를 밝혔다. 공익형 이사제는 지지체장이 추천하는 이사를 선임하는 제도로, 이사회는 지난 22일 공익형 이사제 도입을 의결하고 꺾이지 이사 1명에 대해 강기정 광주시장에 후보자 추천을 의뢰했다.

공익형 이사회는 범대위가 이사회에 지속적으로 요구한 사항 중 하나다. 조선대 교수평의회, 총동창회 등 11개 단체로 구성된 범대위는 글로벌대학30 사업 탈락 책임, 개방이사 선임에서 부당한 권력 행사 등을 이유로 김이수 이사장 퇴진을 요

구해 왔다. 이사회는 범대위의 요구를 전격 수용한 것인 만큼 내부 갈등도 사그라들 것으로 기대했다.

그러나 범대위는 공익형 이사 1명으로 이사회 공공성을 강화할 수 없다고 강하게 비판하고 있다.

범대위는 이날 보도자료를 내고 “공익 이사회 구성을 위해서는 현재 이사 정원 9명에서 15명 이상으로 정관을 변경해 확대해야 한다”며 “광주시와 시의회, 총동창회 등 각 계층에서 추천을 받아 어느 특정 세력이 이사회 권력을 장악해 남용하지 못하도록 견제하고 감시하는 역할을 수행해야 한다”고 강조했다.

이어 “개방이사추천위원 선임권을 구성원에게 돌려주도록 관련 정관 조항을 개정하고, 3년 임기 종료 후 연임할 때는 대학 구성원과 지역사회가 공동으로 구성된 평가위원회의 평가 절차를 거치도록 해야 한다”고 덧붙였다.

이에 대해 김 이사장은 “1명으로도 공익형 이사제 도입 취지를 충분히 살릴 수 있다”며 “다음 5기 이사회에서 (공익형 이사 수를) 확대할 수 있을 것이지만, 현재는 1명밖에 못하는 상황”이라고 밝혔다.

한편, 조선대 이사회는 지난해 김무영 전 이사가 별세하면서 정원 9명 중 1명이 공석인 상태다.

강주비 기자

일제강제동원 피해자, ‘사도광산’ 日 전범기업 상대 손해 일부 승소

접수 4년7개월 만에 1심 선고 유족 중 6명 승소·3명은 ‘기각’

일본 전범기업에 강제 징용돼 탄광에서 고초를 겪은 강제동원 피해자 유족들이 손해배상소송에서 일부 승소했다.

광주지법 제11민사부(재판장 유상호 부장판사)는 27일 강제동원 피해자 유족 9명이 미쓰비시그룹 계열사인 미쓰비시머티리얼(옛 미쓰비시광업 주식회사)을 상대로 낸 손해배상 소송에서 원고 측 6명에 대해 일부 승소 판결했다. 나머지 원고 3명이 낸 청구에 대해서는 기각했다.

재판부는 피고 미쓰비시머티리얼에 “원고인 강제동원 피해 유족 9명 중 4명에 게 각 1억원, 1명에게는 7647만원, 1명에게는 1666만원과 지연손해금을 지급하라. 나머지 원고의 청구는 기각한다”고 주문했다.

피고 기업인 미쓰비시머티리얼의 전신인 미쓰비시광업은 일제강점기 당시 일본 현지에는 27개 사업장을, 한반도 전역에 탄광 37곳과 군수공장을 운영했던 전범기업이었다. 이들은 유네스코산업유산으로 등재돼 공분을 산 군함도 하시마 탄광(2015년 등재), 사도광산(올해 등재)에서 조선인들을 강제노역시켰다.

현재는 고인이 된 강제동원 피해자들은 1940년부터 1945년 사이 일제에 의해 끌려가거나 회유에 속아 일본 현지 미쓰비시광업이 운영하는 사업장(가미야마다·아케노베·오사리자와 탄광, 사키토 광업소) 등지에서 고된 노역을 했다.

이들은 모두 탄광에서 하루 2~3교대로 고달픈 육체노동을 하고 학대와 구타, 차

별을 당했다. 매일 부실한 식사로 배고픔에 시달렸으며, 임금도 거의 받지 못하는 등 인간 이하의 취급을 받았다.

피해자 중 1명은 1945년 1월 탄광이 무너져 숨졌고 해방 이후 귀국한 동료 유해를 수습, 고국 선산에 안장됐다. 생존 피해자들 상당수 역시 탄광 붕괴 사고 당시 허리·다리를 다치거나 우울증·신경 장애, 청력 상실 등의 후유증을 겪으며 광복 이후 귀국한 뒤 여생도 고통 속에서 보내다 사망했다.

이날 위자료 지급 판결을 받은 원고 이씨의 아버지였던 고(故) 이상업 선생(2017년 별세)은 가미야마다(上山田)탄광에서 강제 노역할 당시 겪었던 징용수기를 직접 그린 연필 스케치와 함께 책으로 남겼다.

징용되던 당시 16살이었던 이씨는 지하 1000m 굴속에서 채굴 채탄작업 등 중노동을 하다 심폐증을 앓게 됐고, 1945년 8월엔 도망을 쳤다가 붙잡혀 다시 탄광으로 들어가야만 했다.

이에 피해자 지원 단체인 일제강제동원 시민모임은 ‘대일항쟁기 강제동원 피해자 심의·결정통지서 심의 조서’ 등을 근거로 유족과 함께 집단 소송을 제기했다.

이번 소송은 지난 2020년 1월에 제기됐으나 소장부분 송달과 피고 측의 잦은 기일변경 등으로 공전하다 4년8개월만에 열렸다.

앞서 2018년 대법원 강제징용 피해자 손해배상 소송 승소 판결 이후 광주에서는 피해자들의 집단 소송이 이어지고 있다.

민주시회를 위한 변호사 모임 광주·전남지부와 일제강제동원시민모임 등의 지

원으로 잇따라 일본 전범기업을 상대로 두 차례에 걸쳐 집단 손해배상 소송을 제기, 대부분 승소하고 있다.

현재 미쓰비시중공업·가와사키중공업·스미세기홀딩스 등 6개 일본 기업을 상대로 한 손해배상 소송은 항소심 재판 중이다.

이날 선고가 난 재판은 제외하면, 8개 일본 기업에 대한 8건의 손해배상 소송은 아직 심리 중이다. 1심 재판이 진행 중인 피고 기업은 미쓰비시머티리얼, 홋카이도탄광기선(도산 기업), 일본제철, 미쓰이광산(현 히노코크스공업), 히타치조선, 후지코시강재, 니시마츠건설 등이다.

이번 소송의 법률대리인 최정희 변호사는 선고 직후 “원고 대부분의 청구가 인용됐지만 기각된 원고 3명에 대해서는 강제동원 사실 자체가 인정되지 않았는지 확인해야 할 것 같다. 항소도 검토할 계획이다”고 밝혔다.

이국인 일제강제동원시민모임 대표는 “일본 정부와 전범기업은 피해자들이 ‘일본 제국 신민으로서 고생은 했지만, 불법으로 끌고 간 것이 아닌 합법적인 노동이었다’는 취지로 줄곧 주장해왔고 있다”면서 “이번 소송은 원고가 사도광산 피해자는 아니지만, 대표 전범 기업인 미쓰비시광업에 대한 사법적 단죄로서 의미가 있다”고 밝혔다.

한편 일제 패망 이후 해체됐던 미쓰비시 그룹은 1950년대 단계적으로 재결합했으며 옛 미쓰비시광업은 현재 미쓰비시머티리얼 상사로 기업의 명맥을 이어가고 있다.

김은지 기자

‘지역신문발전기금’ 호남 유일 19년 연속 선정
신뢰할 수 있는 신문 전남일보