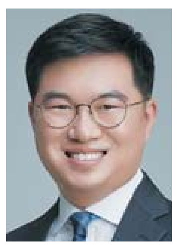
"호남선 고속열차 확대 개편해야"

2021년 767만명→ 2023년 1천210만명 증가세
운행 횟수 경부선과 2배 차이…배차 공백도 발생
정준호 "지역균형발전, 국민의 이동권 보장 위해"

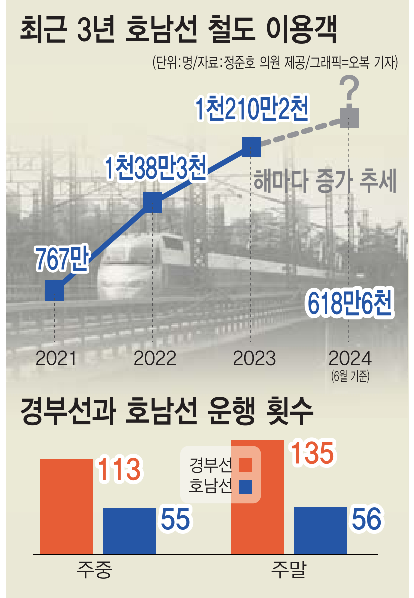
전국 어디에 살든, 국민의 보편 타당한 이동권 보장을 위해 '호남선 고속열차(KTX)'를 확대 개편해야 한다는 주장이 국회에서 제기됐다.

더불어민주당 정준호(광주 북구갑·사진) 국회의원은 지난 17일 열린 국토부 소관 공공기관 업무보고에서 "호남선 고속열차 이용객 수가 크게 늘어나는 추세에 있다"며 "그러나 아직도 호남선은 경부선에 비해 운행 횟수가 2배 이상 적고, 배차시간 역시 경부선과 다르게 1시간30분 이상의 공백이 발생하는 시간대도 있는 등 공평하지 못하다"고 질타했다.



실제 정준호 의원이 한국철도공사(코레일)로부터 받은 '최근 3년 경부선·호남선 철도 이용객 및 운행 횟수' 자료에 따르면 호남선 탑승 인원은 2021년 767만명, 2022년 1천38만3천명, 2023년 1천210만2천명, 2024년 6월 현재 618만6천명 등으로 집계돼 매년 증가 추세다.

그러나 경부선은 주중 113회, 주말 135회 운행하는 반면, 호남선은 주중 55회, 주말 56회 운행으로 절반에 불과한 실정이다.



또 2021년부터 올해 6월 현재까지 호남선 KTX 이용객을 요일 별로 조사한 결과, 가장 많은 이용객이 몰리는 요일은 금요일(636만2천명)로 나타났다. 이어 토요일과 일요일이 각각 586만8천명, 579만4천명으로 집계됐다.

이 밖에 ▲목요일 482만2천명 ▲월요일 479만2천명 ▲수요일 436만 9천명 ▲화요일 433만4천명 등의 순이었다.

또한 경부선과 달리 호남선의 주중·주말 배차시간을 보면 오전 10시40분과 12시18분 사이에 1시간30분 공백이 발생해 이용객에게 불편을 주고 있다.

이에 대해 한문희 한국철도공사 사장은 "향후 '평택-오송 복복선화 사업'을 통한 개선의 여지가 있기는 하나 또 다른 방법을 모색해 보겠다"고 밝혔다.

정준호 의원은 "호남선 고속열차 확대는 지역 균형발전과 국민의 이동권을 보장하는 측면에서 매우 필요하다"며 "한국철도공사는 호남의 발목을 묶지 말고 고속열차를 확대 개편할 수 있는 모든 수단과 방법을 마련해 실현에 옮겨야 한다"고 촉구했다. /김진수 기자

野, '전국민 25만원' 행안위 강행처리…與 "이재명 헌정법" 퇴장

지역사랑상품권으로 지급…與 "이재명 명령이냐" 野 "국민의 명령"

국회 행정안전위원회는 18일 더불어민주당이 추진하는 '2024년 민생회복 지원금 지급을 위한 특별조치법안'(전국민 25만원 지원법)을 의결, 법제사법위원회로 넘겼다.

민주당을 비롯한 야당 의원들 단독으로 특별조치법을 의결했고, 국민의힘은 야당의 강행 처리에 항의하며 퇴장했다.

행안위는 민주당이 당론 발의한 '2024년 민생위기극복 특별조치법'과 민주당 서영교 의원이 발의한 '민생회복 지원금 지급을 위한 특별법'을 병합 심사했다. 법안심사소위원회가 구성되지 않아 전체회의에서 심사했다.

이날 통과된 특별조치법은 국가 및 지방자치단체가 민생회복 지원금 지급에 필요한 행정·재정적 지원을 하도록 하며, 전국민을 대상으로 지역사랑상품권으로 지원금을 지급한다는 내용을 담았다.

행안위 여당 간사인 국민의힘 조은희 의원은 "이것이 국민의 명령입니까, 이재명 의원의 명령입니까"라며 "특별법의 본질은 국민 혈세로 나랏빚을 내서라도 이재명 의원만을 빛내겠다는 '이재명 헌정법'일 뿐"이라고 비판했다.

같은 당 배준영 의원은 "민생회복 지원금은 회복은 커녕 역효과만 내는 민생위축 지원금"이라며 "25일 본회의 날치기 처리를 위해 이렇게 과속해서 달리면 헌정사에 불명예 기록만 남게 될 것"이라고 지적했다.

민주당 이상식 의원은 "우리가 지원금을 이재명 개인에게 주는 게 아니다"라며 "민생회복 지원금은 효과가 빠르고 직접적이고 소비를 진작시킨다"고 반박했다.

같은 당 채현일 의원은 "정부가 잘했다면 민주당이 특별조치법도 내지 않았을 것"이라며 "국민의 명령으로 당연히 통과돼야 한다"고 주장했다.

민주당 소속인 신정훈 행안위원장은 "이재명 전 대표가 시켰다는 식의 이야기는 위원들의 인격을 손상하는 발언이다. 상호 존중하자"고 말하며 여당 의원 발언을 제지했다.

이에 국민의힘 의원들은 "이재명 전 대표가 발의한 법이니 '이재명법'이 맞다", "소위에서 먼저 논의해야 한다"고 항의하며 회의 시작 1시간15분 만에 전원 퇴장했다.

민주당은 이번 법안이 법사위를 통과하면 오는 25일이나 다음 달 1일 본회의를 열어 특별조치법을 처리할 방침이다. /연합뉴스

18일 국회에서 열린 행정안전위원회 전체회의에서 국민의힘 조은희 간사를 비롯한 의원들이 이달희 의원의 의사진행 발언을 중단시킨 것에 대해 신정훈 위원장에게 항의하고 있다. 맨 오른쪽은 야당 간사인 더불어민주당 윤건영 의원. /연합뉴스

광주·전남 지하차도 55.6% 진입차단시설 없다

의무 설치 대상 18곳 중 광주 7곳·전남 1곳만 설치
양부남 "물폭탄 예보…참사 예방 위해 전력 다해야"

전국적으로 집중호우가 이어지고 있는 가운데 진입차단시설 설치가 의무화된 광주·전남의 지하차도 18곳 가운데 10곳(55.6%)에 여전히 관련 시설이 설치되지 않은 것으로 나타났다.

진입차단시설은 지하차도 안에 물이 15㎝ 이상 차오르면 차량 진입을 자동으로 차단해 사고를 예방하는 장치다.

18일 국회 행정안전위원회 소속 더불어민주당 양부남 의원(광주 서구을·사진)이 행정안전부로부터 받은 자료에 따르면 진입차단시설 설치 대상인 광주·전남 지하차도 18곳(광주 8곳, 전남 10곳) 중 실제 설치된 곳은 8곳(광주 7곳, 전남 1곳)에 그친 것으로 집계됐다.

이는 지하차도 진입차단시설 설치율이 광주는 87.5%인 반면, 전남은 10.0%에 불과하다는 것을 보여준다.

전국적으로는 지하차도 진입차단시설 의무설치 대상 402곳(국토교통부 소관 지하차도 제외) 가운데 올해 5월 말 현재 설치가 완료된 곳은 164곳(40.5%)으로 나타났다.

충북 오송 지하차도 참사가 발생한 지 1년이 넘었지만 유사한 사고를 막기 위해 필요한 진입차단시설이 설치되지 않은 지하차도가 전국적으로 238곳에 달한다는 의미다.

오송 참사는 지난해 7월15일 오전 8시40분께 청주시 흥덕구 오송읍 궁평2지하차도 인근 미호강 제방이 터지면서 유입된 하천수로 지하차도를 지나던 시내버스 등 차량 17대가 침수되고 14명이 숨진 사고다.

당시 차량 통제가 늦어졌고 자동 차단시설이나 원격 차단시스템이 설치되지 않은 데 더해 배수시설 작동 또한 미흡했던 정황이 파악됐다.

이에 행안부는 전국 지하차도 995곳 가운데 402곳을 진입차단시설 설치 의무화 대상으로 지정하고 구축을 추진 중이다.

양부남 의원은 "오송 참사가 발생한 지 1년이 넘었고 이번 주부터 전국 곳곳에 집중호우가 예보된 상태"라며 "국민의 생명과 직결되는 사안인 만큼 참사 예방을 위해 전력을 다해야 한다"고 강조했다. /김진수 기자

조인철, 친환경차 세제 혜택 연장법 발의

더불어민주당 조인철 국회의원(광주 서구갑·사진)은 18일 전기차·수소차·하이브리드 자동차에 대한 세제 혜택(개별소비세 및 취득세 감면) 연장을 골자로 한 '조세특례제한법' 및 '지방세특례제한법' 개정안을 대표발의했다.

현행법은 친환경차 보급 확대를 위해 전기차·수소차·하이브리드차에 대한 개별소비세와 취득세를 일정액 감면하도록 규정하고 있으나 해당 과세특례는 2024년 12월31일자로 종료될 예정이다.

현재 전기·수소차 개별소비세 감면한도는 각각 300만원·400만원, 취득세 감면 한도는 140만원이다. 세제 지원이 종료되면 당장 내년부터 소비자가 차량 구매에 드는 비용이 약 500만원 인상될 수 있어 소비자의 경제적 부담이 늘어나게 된다.

개정안은 전기차 등 친환경차에 대한 개별소비세와 취득세 감면 한도를 현행 수준으로 유지하고 일몰 기한을 2028년 12월31일까지 4년 연장하도록 한 게 골자다.

조인철 의원은 "국가 경제 활력 제고와 신성장 동력인 미래차 산업의 경쟁력 확보를 위해 친환경차에 대한 세제 혜택 지원 연장이 필요하다"며 "기업들 역시 품질 제고 및 가격 경쟁력 확보 차원에서 꾸준한 투자와 기술 개발 등 자체적인 노력도 반드시 병행해야 한다"고 업계 차원의 노력도 촉구했다. /김진수 기자