

요약

대중교통 중심의 광역교통체계 구축 교통부문 광역거버넌스도 설립 필요

서울연구·다낭사회경제연구, 2015년에 두 번째 공동연구 착수

서울연구원은 메가시티 지식공유의 일환으로 동남아시아 도시들과의 지식공유 프로그램을 2013년부터 추진해왔다. 이 프로그램의 일환으로 서울연구원은 다낭사회경제연구원과 공동연구를 시작하였다. 2014년 “다낭시 High-Tech Park 조성을 위한 도시개발 전략 연구”를 다낭사회경제연구원, 성균관대 녹색도시건축연구센터와 공동으로 수행하였다. 그리고 2015년 다낭 대도시권 형성을 위한 교통체계 개선방안의 구체화, 광역 거버넌스 체계 마련을 주제로 두 번째 공동연구를 시작하였다.

서비스업 발달한 베트남 중부지역 도약 위해선 광역화 요망

다낭시는 베트남 5대 직할시 중 하나로 87%의 높은 도시화율을 나타내고 있다. 다낭시의 인구 증가율은 2005~2014년 연평균 2.5%로 베트남 평균 증가율 1.1%보다 약 2배 높다. 그러나 2014년 기준 다낭시 인구는 약 100만 명으로 호치민시의 13%에 불과하며 다낭시 면적은 1,285.4km²로 하노이 면적의 39% 수준이다. 산업 측면에서는 서비스업과 제조업의 총 규모를 비교하였을 때 서비스업의 비중이 53%로 높은 것으로 나타났다. 다낭 주변지역인 후에, 팜트리도 서비스업의 매출 규모가 제조업에 비해 높은 것으로 나타나 베트남 중부 지방은 무역, 관광과 같은 비제조업 중심으로 산업이 발달되어 있음을 알 수 있다. 다낭시의 1인당 GRP도 2012년 기준 2,294USD로 베트남 평균 1,540USD의 1.5배 수준이다. 2008년에는 베트남 평균 GDP와 큰 차이가 없었으나 지속적인 경제발전으로 베트남 평균 GDP가 약 3배 증가할 때 다낭시는 약 5배 증가하였다. 그러나 다낭시 서비스업의 매출액은 49,923십억 동(약 22억 USD)으로 호치민 675,348십억 동(약 306억 USD), 하노이 298,833십억 동(약 136억 USD)의

각각 7.4%, 16.7% 수준에 불과해 경제규모가 작은 것을 알 수 있다. 다낭시와 주변지역의 사회·경제적 여건을 검토했을 때 베트남 중부지역이 한 단계 더 높은 발전을 위해서는 광역화가 되어 인적, 물적 교류가 많아져야 하고 이를 위해서는 지역 간 이동이 편리해지는 것이 매우 중요하다.

다낭시 광역권 통행비율은 7.5%로 ‘주변과 상호연계성 낮아’

다낭시는 하루 126만 대의 차량이 이동하는 것으로 나타났다. 이 중 92.5%가 다낭 내부에서 통행하고 7.5%가 다낭시와 외부지역을 통행한다. 이는 서울시 외부통행 비율 28.6%와 비교할 때 매우 낮은 수준으로 다낭시에서 발생하는 통행은 대부분 내부를 이동하는 통행이라는 것을 의미한다. 즉, 서울시와 비교할 때 다낭시는 주변지역과의 상호연계성이 낮은 상황인 것으로 판단된다. 다낭 광역통행의 수단분담률은 이륜차 72%, 대중교통 6%, 승용차 10%, 화물차 12%로 서울시의 대중교통 60.8%, 승용차 31%, 화물 및 이륜차 8.2%와 비교할 때 이륜차의 수단분담률이 매우 높고 대중교통과 승용차의 수단분담률이 현저히 낮은 것을 알 수 있다. 이는 베트남의 이륜차 보급률이 매우 높고 광역 대중교통 인프라가 효과적으로 구축되어 있지 않기 때문인 것으로 추측된다.

대중교통 중심 광역교통체계 완성 땐 통행시간 절반 수준 감소

다낭시 및 주변지역의 수송인원은 급격하게 증가하고 있다. 다낭 광역권 수송인원은 2005년 30.4백만 명/년에서 2012년 61.8백만 명/년으로 연평균 10.7% 증가하였다. 인구가 증가하고 소득이 증대됨에 따라 다낭시의 광역통행은 계속 증가하여 2030년에는 현재의 2배 수준이 될 것으로 예측된다.

다낭시 및 다낭 광역권은 2020년쯤 인프라의 수송 능력이 한계에 도달할 것으로 예상된다. 따라서 이에 대비하여 선제적 조치가 필요하다. 우선적으로 광역 인프라를 확충한다. 지금까지 베트남 중부권은 증가하는 광역통행을 수용하기 위해 하이반 터널을 건설하였고 다낭-꽝응아이 고속도로를 건설하고 있다. 이에 발맞춰 다낭-후에-꽝트리를 잇는 고속도로를 건설하여 꽝

응아이-다낭-후에-꽝트리를 연결하는 도로망을 완성시키고 꽝트라-후에-다낭-꽝응아이를 연결하는 지역 간 철도를 건설한다. 철도 인프라 확충은 많은 시간과 비용이 소요되기 때문에 단기간에 건설하기에는 큰 무리가 따른다. 따라서 서울시 지하철 1호선의 확장처럼 단계적으로 확충하는 것이 필요하다. 이와 함께 철도 운행 횟수의 증대, 지역 간 버스 노선 확충 및 운행 횟수 증대 등 시민들이 대중교통을 편리하게 이용할 수 있는 여건을 조성한다. 인프라 확충과 교통체계의 효율화를 통해 현재 이륜차 중심의 광역통행 체계를 승용차, 대중교통 중심으로 변화시킨다. 이렇게 될 경우 꽝트리에서 꽝응아이까지는 약 8시간에서 약 4시간으로, 다낭에서 후에까지는 약 3시간에서 약 1시간 20분으로 통행시간이 줄어들 것으로 기대된다.

다낭 도심통행량 2030년에 2배 늘어도 현재 교통흐름 유지 가능

다낭시는 총 480km의 도로 연장을 보유하고 있으며 도로율은 4.2%로 서울시의 22.3%와 비교할 때 상당히 낮은 편이다. 또한, 도로 포장률은 65%로 높지 않은 수준이다. 그리고 다낭시 2,700여 개의 교차로 중 신호교차로는 27개에 불과하여 교통운영이 효과적으로 이루어지고 있지 않은 것으로 보인다. 다낭시의 교통수요는 190만 통행/일(보행 제외)이며 다낭 도심 통행의 수단분담률은 이륜차 98%, 버스 1%, 승용차 1%로 이륜차가 절대다수를 차지하고 있다. 다낭시 가구 중 90%가 이륜차를 보유하고 있으며 58%는 2대 이상 보유하고 있어 이륜차의 보급률이 매우 높다. 이와 반대로 시내버스 노선은 5개에 불과해 공급이 매우 부족한 상황이다. 향후 시민 소득 수준이 높아지면 자연스럽게 자동차 보유대수는 증가하게 될 것이고 이로 인한 도로 혼잡은 가중될 것으로 예측된다. 따라서 대중교통 중심의 도심 교통체계 구축이 필요하다. 현재 1% 수준인 버스의 수단분담률을 2030년 50%까지 증가시켜 대중교통 중심 도시로 탈바꿈한다. 이를 위해 간선버스급행시스템(BRT : Bus Rapid Transit)을 설치하고 버스의 운행 시간과 운행 횟수를 늘려 시민들이 편리하게 버스를 이용할 수 있는 여건을 마련한다. 이렇게 다낭 도심 교통체계를 대중교통 중심으로 구축할 경우 2030년 통행량은 현재의 2배 수준이 되지만 현재의 교통흐름 수준을 유지할 수 있을 것으로 분석되었다.

다낭 광역권 인프라 건설에 베트남 정부의 재정적 지원 필요

광역 인프라를 확충하기 위해서는 많은 비용과 시간이 소요되기 때문에 사업의 규모, 착수시기 등을 신중하게 결정하고 진행해야 사업의 성공가능성을 높일 수 있다. 베트남의 인프라 건설과 관련된 제도에 대해서는 정확하게 파악하지 못하였으나 한국의 도로 및 철도 건설 과정에 대한 이해를 통해 베트남에 적용 가능한 방안 도출에 도움을 줄 수 있을 것이다. 한국은 SOC 사업 시 예비타당성 조사를 통해 사업 추진 여부를 결정한다. 다낭 광역권에서도 다낭시 주도로 베트남 중부지역 광역 인프라 건설에 대한 예비타당성조사를 실시하여 경제성이 있거나 필요성이 높은 사업을 발굴하여 사업시행을 위한 중앙정부의 지원을 요청할 수 있을 것이다. 이와 함께 정책적 분석을 통해 베트남 중부지역의 기반시설이 낙후되어 확충이 시급하다는 의견을 중앙정부에 제시할 필요도 있다.

한국은 국도, 고속도로와 같은 국가도로 건설 시 중앙정부가 100% 재원을 부담한다. 다낭 광역권도 인프라 확충 시 1A 국도를 확장하거나 고속도로를 건설하여 중앙정부의 재정지원을 받는 방향으로 사업을 진행하는 것이 필요하다고 판단된다. 이와 함께 한국의 교통시설특별회계와 같은 SOC 사업의 안정적인 재원 확보 방안을 중앙정부에 건의할 수 있을 것이다.

중앙정부 주도로 광역교통협의체 설립해 교통정책 수립 총괄

베트남 중부지역의 발전을 위해 지방정부들이 적극적으로 협력해서 경쟁력을 강화해나갈 필요가 있다. 이를 위해서는 상시적으로 정책 현안을 논의하고 대응 정책을 수립하는 광역협의체를 만들어서 운영하는 것이 필요하다. 현재 베트남 중부지역은 9개 도시들이 광역협의체를 구성하여 정책 현안을 논의하는 기반을 갖춰 놓았으나 운영에는 한계가 있는 것으로 보인다. 따라서 광역협의체를 활성화하기 위해 초기에는 실질적 참여와 이해관계가 직접적으로 맞닿은 지역 및 협력 분야에 한정하여 기구를 조직하고 참여 도시들을 단계적으로 확대해 나간다. 1단계에는 다낭과 가장 인접해 있는 후에성, 팜남성과 함께 협의체를 구성한다. 1단계 광역협의체의 안정화가 이루어질 것으로 예상되는 2020년 이후에 팜트리와 팜응아이까지 광역협의체를 확장시킨다. 협력 분야도 현재 모든 지역이 관심을 보이는 교통 부문부터 시작하고, 향후 안정화

가 된 후 환경 등 다른 분야까지 확대하는 방안을 검토한다. 광역교통 분야에 있어서 중앙정부 주도하에 다낭 광역교통협의체(가칭 MDTA : Metropolitan Da Nang Transportation Association)를 설립하고 여기에는 다낭시, 후에성(후에시), 팜남성(호이안, 탐끼), 팜트리성, 팜응아이성이 포함될 수 있다. 다낭사회경제연구원은 MDTA가 잘 운영될 수 있도록 정책 개발을 주도하는 등의 조연자 역할과 참여기관 간 조정자로서의 역할을 수행한다. MDTA를 구성하고 운영하기 위한 재원은 중앙정부와 협의체를 구성하는 지방정부가 일정 비율씩 부담하거나 모든 비용을 지방정부가 부담하는 방안을 고려할 수 있다.

두 번째 공동연구, 베트남 중부지역의 비전 수립에 활용 기대

지난 1년간 서울연구원과 다낭사회경제개발연구원은 다낭 대도시권 형성을 위해 광역교통체계 개편 방안과 광역 거버넌스 체계 마련을 주제로 공동연구를 수행하였다. 2015년 6월 1차 워크숍을 시작으로 총 3회에 걸쳐 공동연구의 결과물을 함께 공유하고 토론했다. 또한, 다양한 의견을 듣기 위해 후에시를 방문하여 시장단과 면담을 하였고, 다낭시 관계자와 다낭시 인근 지역인 후에성, 팜남성 관계자들과 함께 연구 성과를 공유하면서 베트남 중부지역의 광역권 형성에 대한 공감대도 형성하였다. 이번 공동연구를 통해 베트남 중부지역이 나아가야 할 방향을 제시하고 이에 대해 다낭시 인근지역 지방정부와 공감대가 형성되었다는 것에 의의가 있다. 또한, 이 연구는 베트남 중부지역의 비전을 수립하는 데 기초 자료로 활용될 수 있을 것이다.