

서해안의 낙조 테마 철도 관광산업 개발에 관한 기초 연구

A Basic Study on Developing the Theme of Railway Tourism Industry Considering the Sunset in the West-Coast

박은수† 탁준우* 조홍준** 이태식*** 이동욱****
Eun Soo Park Jun Woo Tak Hong Jun Cho Tai Sik Lee Dong Wook Lee

ABSTRACT

By Chinese growth, economic development and investment of the West-coast are consisting. Specially, the West-coast area need tourist development and tourism Import for the Incheon and the Pyeongtaekhang of the Gyeonggi-do Province, China trade through the Chungcheong-do Province area.

According to such regional special quality, the railroad tourism industry should be activated. Sunset of tourism infra in the West-coast is high value as representative goods of the West coast. Development of the theme railroad tourism industry that utilize the tide may maximize regional advantage of China and capital region. This research is basis investigation to examine development possibility as sunset theme railroad tourism industry of the West-coast. Scope of this research limited by the sunset theme railroad tourism industry for the Chungcheong-do Province area.

1. 서론

1.1 연구의 배경

서해안시대는 세계 3대 무역 중심국으로 급부상하고 있는 중국의 성장에 의해 아시아의 매력적인 시장으로써 서해안을 중심으로 한 경제 개발과 투자가 이슈가 되고 있다. 국내에서의 그 대표적인 사례는 인천의 송도개발과 인천경제자유구역, 경기도의 멀티테크노밸리(MTV, Multi-Techno Valley)와 송산그린시티, 충청도의 안면도 개발, 전라도의 새만금 간척사업과 무안기업도시 등을 통해 각 지역별로 활발히 나타나고 있다.

그러나 서해안 지역은 우수한 관광 자원에도 불구하고 수도권 위주의 개발과 지역 인프라를 활용하기 위한 관광 개발이 미흡하고, 지속적인 인구 감소 등에 따라 인천을 제외하고 경제개발을 주도할 만한 중심도시로써 원활한 역할을 하지 못하고 있다. 특히, 인천과 경기도 평택항, 충청도의 안면도 주변지역을 중심으로 對 중국 교역과 관광객 유치를 위한 거점항으로써의 지리적 이점과 거대한 관광 자원의 확보에도 불구하고 서해안 지역 인프라의 개발이 저조한 실정이다.

† 책임저자 : 정희원, 한양대학교 토목공학과 박사수료, 공학석사
E-mail : parkes11@hanyang.ac.kr

TEL : (031)400-4108 FAX : (031)418-2974

* 비회원, 한양대학교 토목공학과 석사과정, 공학사

** 비회원, 제주대학교 토목공학과 석사과정, 공학사

*** 정희원, 한양대학교 건설환경시스템공학과 교수, 공학박사

**** 정희원, 제주대학교 토목공학과 교수, 공학박사

서해안의 철도산업 역시 수도권 인근의 지역적 이점과 주5일 근무, 여가 생활의 증가에 따른 철도 관광산업이 활성화 되는 추세에 발맞춰 우수한 서해안의 관광 인프라를 연계한 테마 철도 관광산업 개발을 준비해야 할 시점에 있다.

특히, 서해안의 관광 인프라 중 서해의 낙조¹⁾는 동해 정동진의 일출에 버금가는 서해의 대표 상품으로써의 가치가 높다. 안면도 일대와 충청지역 해수욕장이 낙조로 인한 자연 경관이 수려하며, 해안선을 따른 백사장과 조수간만의 차를 활용한 테마 철도 관광산업의 개발을 통해 중국과 수도권에 인접한 지역적 이점을 극대화시킬 수 있는 테마 관광 산업으로의 육성이 기대된다.

1.2 연구의 목적 및 범위

본 연구는 서해안의 아름다운 낙조 조망을 테마로 한 철도관광 산업으로써, 개발 가능성을 살펴보기 위해 철도산업의 연계를 통한 낙조 개발의 필요성과 개발을 위해 고려되어야 할 사항들에 대한 기초조사를 실시하는데 목적을 두고 있다. 본 연구의 범위는 수도권 접근성과 관광 인프라 활용을 고려하여 충청지역에 대한 낙조 테마 철도 관광산업으로 한정하였다.

1.3 연구의 방법

우선, 서해안의 낙조를 테마로 한 철도 관광산업으로써의 개발 목적을 조사하여 철도 관광산업의 개발 필요성을 제시하고, 서해안의 지형적 특성에 따른 개발 영향들을 요소별로 도출하여 개발의 가능성을 도출하고자 하였다. 또한, 낙조 테마 철도 관광산업 개발을 위해 가장 고려되어야 할 요소들을 도출하여 향후 관광상품으로써의 가치를 평가할 수 있는 기초 연구자료로써의 활용을 위해 개발의 타당성을 조사하고자 하였다.

2. 서해안 테마 철도 관광산업의 필요성

2.1 서해안 복선전철 개발로 인한 철도 인프라 확대

충청남도 홍성군과 경기도 안산시를 잇는 연장 90.18km의 서해선 복선전철 철도 건설이 2017년 완공될 예정이다. 서해선 철도건설은 호남선과, 진라선이 익산에서 합류해 장항선 홍성, 화양에서 분기되어 이번 신설되는 화양과 원시를 잇는 서해선을 거쳐 원시, 소사를 경유, 경의선과 연결됨으로써 남북을 잇고 중국·러시아 횡단철도와 연결되 중국에서 유럽과 연결되는 대륙철도로의 개발이 기대된다.

특히, 서해선 철도의 안산 원시~홍성 화양 구간은 서해안에 새롭게 생기는 구간으로 복선전철화하여 경부선의 역할 분담과 새로운 역세권 창출을 통해 서해안 지역 발전의 큰 역할을 할 것이다. 또한, 전동차가 달리게 될 광역전철 구간인 대곡~원시 구간은, 경의선, 인천공항철도, 국철 1호선, 4호선 등 다양한 기존 광역전철들을 십자로 교차하면서 높은 네트워크 효과를 창출할 것으로 기대된다.

2.2 국내 테마 철도 관광산업의 활성화

코레일은 지역별 특색에 맞는 각종 행사들을 기획하고 운영하는 지자체들과 협력관계를 맺고 다양한 테마관광 열차를 운행해 수익창출과 지역경제 활성화를 위해 노력하고 있다.

현재 운행하고 있는 '팔도장터 농심체험 열차'를 비롯해 주말과 휴일, 공휴일 등에 한정해서 경원선 성북역에서 동두천 중앙역 구간에서 운행 중인 '자전거 테마관광 열차'를 운영하고 있다. 코레일은 우주과학도시인 대전시와 협약을 체결하고, 우주열차와 과학체험열차를 운행하며 '대전역 0시 축제'의 성공적 개최로 지역경제 발전을 위한 협력을 강화했다. 또한, 땅 위의 유람선을 의미하는 레일크루즈 해량 상품을 출시하여 철도의 고품격 서비스를 통한 호텔식 숙박형 관광열차를 편성하였다.

이밖에 타 운송수단을 연계해 기차와 선박을 갈아타는 제주관광전용열차, 와인인삼 트레인 열차 등의

1) 낙조(落照) : 해가 지면서 퍼지는 햇빛을 말하며, 해가 지는 현상 그 자체를 말하는 '일몰'과는 차이가 있으며, 일몰로 인해서 생기는 붉은 햇빛을 의미한다.

계절별·지역별·테마별 관광열차들을 개발하여 운행하고 있다.

표 1. 2009년 개발된 테마관광열차 현황

관광 테마명	테마 관광열차 소개
제주관광	제주도를 목포역 정차 야간열차와 여객선 퀸메리호를 타고 한라산 등반과 마라도, 승마체험 등의 관광을 즐길 수 있는 테마상품
파랑새	도시와 농촌의 순환 비즈니스를 컨셉으로 전국의 농·어·산촌체험마을을 방문하여 지역 특산물 및 관광명소 체험 상품
소통과 화합 열차	수도권과 영·호남의 관광객들을 대전으로 초청하여 문화와 관광을 통해 소통과 화합의 장을 이루기 위한 취지의 상품
국립공원 생태체험	친환경 교통수단인 기차를 활용하여 계절의 특색에 맞도록 설계된 국립공원 생태체험 상품
팔도장터 농심체험	주변 관광지와 전국 전통시장을 연계하여 도시민에게 지역축제 및 농촌체험을 통해 농심을 이해할 수 있는 기회를 제공하고자 구성된 테마 상품

2.3 서해안 관광 산업의 부재

서해안 주변의 관광 인프라는 최근 중국과의 교류 증대에 대비한 대천여객터미널 개통과 서해안고속도로의 개통과 함께 지역적 접근성이 획기적으로 변화함에 따라 서해안의 관광산업 인프라가 크게 성장하였다. 이에 따라 서해안 관광 산업은 국내 타 지역의 관광수요와 해외관광객의 유치를 위한 지역문화 및 관광 체험 기회를 제공하기 위해 다양한 테마 관광 산업 개발이 요구되는 시점이다.

그러나, 지역 개발이 더더짐에 따라 대규모의 특성화된 관광시장 부재 및 거점관광시설이 취약해지고, 관광자원 간 연계개발 및 지역 특성을 살린 테마관광 상품 개발이 활발히 이루어지지 않고 있으며, 관광개발을 위한 지자체의 관심과 전문적인 관광홍보 체계가 부족하게 되었다.

이를 해결하기 위해서 서해안 관광 산업은 주5일 근무제 도입, 고속도로 개통에 따른 접근성 향상으로 인한 관광객 증가와 특별목적관광으로의 관광패턴에 초점을 맞춘 맞춤형 테마 관광산업의 개발이 시급히 이루어져야 한다. 지금까지의 산발적인 소규모 개발로 인한 대규모 관광객을 유도할 거점관광지의 확보가 아닌 차별화된 특화 관광산업의 개발을 유도해야 하며, 해양의 계절성 특성과 지역특성을 반영한 상품 및 프로그램 개발을 통해 지역의 특색에 맞는 현실적인 관광산업 개발 전략이 필요할 것이다.

3. 낙조 테마 철도 관광산업 개발을 위한 환경적·지리적 우수성 (기본 구성 컨셉)

3.1 지리적 관광 인프라의 활용 우수

대천, 변산, 만리포해수욕장 등의 서해안의 주변 해수욕장은 서해안을 대표하는 3대 해수욕장으로 꼽힌다. 해수욕장 대부분 백사장의 길이가 약 3km, 폭 약 250m이상 면적 20만㎡가 넘는 백사장들을 자랑하고 있다. 고운 모래로 질이 양호하고 경사가 완만하고 수심이 얕아 가족단위의 해수욕장으로 사랑을 받고 있다.

세계 5대 갯벌중 하나로 꼽히는 ‘서해안 갯벌’에서는 바지락·생합·가부락·맛살 등의 조개잡이와 해당화·갯완두 등의 갯벌 식물체험, 모래성 쌓기·진흙놀이 등의 갯벌놀이를 할 수 있는 최적의 장점을 가지고 있다.

특히 한해 1000만명이 찾는 대천해수욕장은 길이 3.5km, 폭100m의 동양에서 유일한 조개껍질이 잘게 부서져 만들어진 폐각분 백사장을 자랑하고 있으며, 적당한 수온을 유지해 기분 좋은 해수욕을 즐길 수 있는 것이 특징이다. 1930년대 외국인 휴양지로 개발된 대천해수욕장은 역사가 깊은 만큼 휴양객들의 편의시설도 잘 갖춰져 있으며 먹을거리, 볼거리, 즐길거리가 풍부하여 지역 관광 인프라의 큰 부분을 차지하고 있다. 서해안에서 바라보는 서해의 낙조는 보령8경에 들만큼 황홀한 아름다움을 자랑해 낙조를 감상하기 위해 관광객들이 자주 찾는 유명한 관광 명소로 자리잡고 있다.

3.2 조석간만의 차의 활용

국내 서해안의 조석간만의 차의 원인은 9000년전 중국과 닿아 있던 낮고 완만한 지형으로 이루어져 있으나, 대륙붕이 발달한 지형으로 그후 빙하말기 해수면이 높아지면서 바다로 변한 지형으로 그후 발해만 요하, 황하, 양쯔, 주장강의 범람으로 황토가 퇴적되어 지금에 이르고 있다.

달의 만류인력으로 해수를 당기면 해저가 낮아 모두 끌려오는 형태로 사리매와 조금때 간만의 차이가 경기만에는 9m가 넘는 것으로 기록되고 있다. 갯벌이 긴지역은 강화 화도면 여차리 장화리 흥왕리 독막리 일대에서 장봉도 시도까지 15km가 넘는 것으로 알려져 있으며, 충청지역의 조석간만의 차도 국내에서 간만의 차이가 크게 일어나 조석간만의 차를 활용한 해안지대의 레일 설계가 가능할 것이다.

3.3 주변 서해안 지역 개발과의 연계

충남 서해안의 육지와 섬, 육지와 육지를 잇는 교량 건설사업이 추진된다. 서해안 지역 개발 사업은 보령과 안면도 사이의 바다를 2개의 연륙교(보령~인공섬 간 연결 1교 3.3km과 원산도~영목항 간 연결 2교 1.8km) 그리고, 해저터널(2.4km)로 연결하는 것으로, 2016년까지 4천890억원이 투입될 계획이다.

또 충청도청은 서산시 대산읍 오지리와 태안군 이원면 내리가로림만을 잇는 연륙교(2.4km)를 건설하기로 하고 최근 건설교통부가 수립 중인 제4차 국토종합개발계획 수정안에 사업을 포함시키기 위해 노력 하고 있다. 이와는 별도로 한국서부발전(주)은 조수간만의 차가 큰 이 곳에 총연장 1km의 방조제와 1.06km의 연륙교를 건설한 뒤 52만kW 규모의 조력발전소를 세우기로 하고 현재 타당성 조사 및 환경영향평가 절차를 밟고 있다. 당진군도 2004년 9월 관할권이 경기도 평택시에서 군으로 넘어온 평택, 당진항 서부두 이용 편의를 위해 신평면 매산리와 서부두를 잇는 연륙교(4.2km)를 건설하는 방안을 추진 중이다.

이들 연륙교의 건설사업으로 서해안 관광산업 활성화는 물론 충남 서북부지역 산업단지의 물류비용의 절감과 함께 서해안 충청지역 관광산업의 확대가 기대되고 있다.



그림 1. 보령 안면도 연륙교 개발사업

4. 삼척시 해양레일바이크의 벤치마킹

4.1 레일바이크의 도입²⁾

레일바이크³⁾는 미국 서부 골드러시 시절 부설된 철도가 그 기능을 잃자 버려진 철도에서 처음으로 바이크를 즐기기 시작한 것이 오늘날 레일바이크의 효시라고 할 수 있다. 레일바이크는 1800년대말 미국 서부에서 처음 시작되었으나 본격적인 시작은 1908년 시어즈 앤드 로벅 (Sears and Roebuck) 회사가 레일바이크를 대량 제작되면서 시작되었다.

국내에서는 최초 강원도 정선 레일바이크를 시작으로 경상북도 문경, 전라남도 곡성 등에서 운행 중에 있다. 강원도 정선의 레일바이크는 국내 최고의 풍경을 자랑하는 정선 구절리역~아우라지역의 기차철길 (편도 7.2km)을 이용하도록 설계되었다. 완만한 1% 내리막 경사로 큰 힘이 들지 않아 남녀노소 누구나 쉽게 체험할 수 있는 것이 특징이다. 정선 5일장, 화암동굴, 강원랜드 등의 주변 관광지와 연계로 테마 관광 여행이 가능하도록 지역적 특성을 잘 고려하였다.

2) 코레일관광개발 홈페이지, 정선레일바이크 소개, <http://www.railbike.co.kr>

3) 레일바이크(Railbike)는 철로 위에서 페달을 밟아 철로 위를 움직이는 탈 것의 하나이다. 용도는 선로보수용, 관광용등 다양한 활용 방법이 있으며, 국내에서는 관광용으로 활용하는 사례가 보편화되었다.

4.2 레일바이크의 경제적 파급효과

앞서 소개된 강원도의 정선의 폐철도를 재활용하는 사업이 성공을 거두면서, 강원도 내 자치단체들이 앞다퉈 '레일바이크' 사업에 뛰어들고 있다. 레일바이크의 체험관광객이 늘면서 지역경기 활성화에 효과 노릇을 톡톡히 해내고 있기 때문이다. 강원도 정선의 명물로 자리 잡은 레일바이크 체험장은 지난 2005년 7월 개장 이후 2년 동안 39만 2천여 명의 관광객이 이용해 31억 6천여만원의 수입을 올렸다. 직접적인 수입 외에 레일바이크 사업으로 인한 경제 파급효과만도 백 50억 원에 이를 것으로 추산되고 있다.

이러한 경제적 효과로 인해 기존 지역 자체적으로 보유하고 있는 아름다운 자연환경뿐만 아니라, 많은 관광객들이 레일바이크 테마 자체를 직접 체험함으로써 느끼는 체험형 관광 테마 상품의 개발이 인기를 얻고 있으며, 실제로 폐철도를 재활용하려는 지자체들이 늘고 있다.

춘천시 역시 경춘선이 복선화되면 폐철도로 남게 될 춘천 김유정역에서 경강역 구간 16.5km를 체험 관광상품으로 개발할 방침이다. 주변 자연경관이 수려한 북한강을 따라 개설된 이 구간에는 터널과 교량, 건널목 등이 골고루 분포돼 있어 사업성이 충분하다는 평가를 받고 있다.

4.3 삼척시 해양레일바이크의 소개4)

2010년 5월 완공을 목표로 삼척시는 바닷가 절경지대를 따라 달리는 국내 최초의 해양레일바이크 개발사업을 진행하여 시범운행에 들어갔다. 해양레일바이크는 삼척시의 근덕면 궁촌리~용화리 해안절경지대 5.37km 구간에 만들어지며, 출발역인 파도치는 형상의 궁촌역사와 이 사업의 도착역인 조개 모습으로 디자인된 용화역사를 사이로 운영될 예정이다.

특히, 초곡1·2터널과 용화터널 등 해양레일바이크 운행 구간 내 3개 터널에는 그림 3와 같이 레이저그래픽과 조명, 디오라마, 비눗방울 등 특수 효과를 통해 해저 도시를 통과하는 것 같은 신비감을 자아낸 테마 관광 상품으로 꾸며질 계획이다. 모두 총공사비 347억 원 (시비 312억3000만원, 민자 34억7000만원)의 공사비가 투입되는 해양레일바이크는 노반공사, 옹벽과 배수로 등 구조물 공사, 터널 내 노반포장 및 도상 자갈공사 등 궤도공사가 차질 없이 진행되고 있다.



그림 2. 삼척시 해양레일바이크 조감도

4) 삼척시 홈페이지, 2010년도 시정 주요시책, <http://www.samcheok.go.kr>

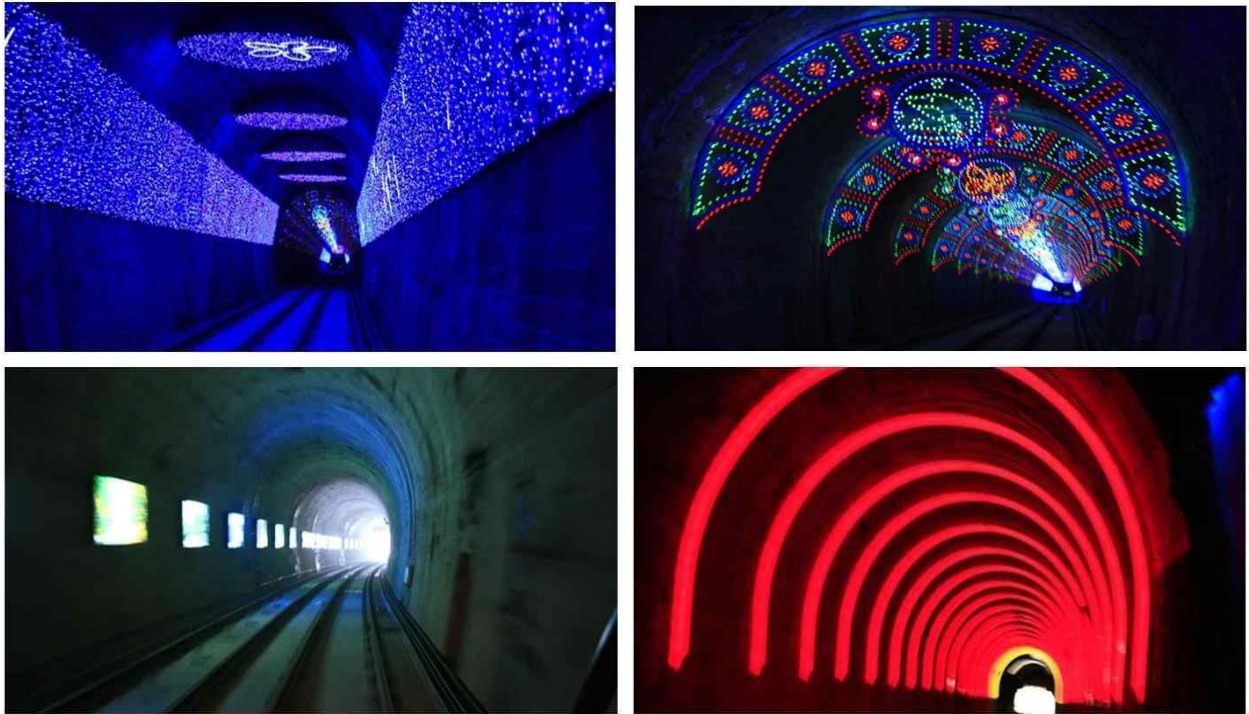


그림 3. 해양레일바이크의 테마 동굴의 특수 효과

삼척지역 해안관광 발전에 새로운 동력이 될 것으로 기대되는 해양레일바이크는 현재 시범운행을 거쳐 오는 5월부터 모두 140대의 레일바이크로 왕복 약 10.7km 구간에서 운영될 계획이다. 삼척시는 해양레일바이크를 해안 절경과 울창한 소나무 숲, 대금굴·환선굴과 연계되는 삼척지역의 대표적인 관광 상품으로 만들기 위한 세부적인 운영 방안을 준비하고 있다.

특히, 전국 최초로 바닷가 절경지대를 끼고 있는 국내 최초의 레일바이크임에 따라 여행이 관광객에 대한 흡인력을 높일 뿐 아니라 해안과 산악관광이 어우러져 상생의 시너지 효과를 창출해낼 것으로 내다보고 있다.

표 2. 삼척시 해양레일바이크 운영 안내

구분	주요 내용
운영시기	2010년 5월 중순 ※ 정식개장 : 2010년 6월초 (1개월 정도 시험 운행 후)
운영거리	편도 5.4km (궁촌역→용화역, 용화역→궁촌역)
운영시간	1회편도 60분 (휴게소 15분 포함)
운행회수	비수기 (10월~익년 3월) : 궁촌역, 용화역 각각 1일 6회 성수기 (4월, 9월) : 궁촌역, 용화역 각 1일 7회 ※ 피서철, 단풍관광철 탄력적 운영 : 3회 이내 증회 (야간운행)
이용요금 (인터넷예매)	2인승 : 20000원(단체10%할인, 야간 10할증) 4인승 : 30000원(단체10%할인, 야간 10할증)
주요시설	경관역사 2동(궁촌과도모형, 용화조개모형역사) 초곡휴게소 1식(전망데크,조각품, 조경시설등) 레일바이크 140대(4인승 100대, 2인승 40대) 터널 연출(3개소 1.5Km), 철도교량 2개소 등

4.4 해양레일바이크의 전략적인 홍보 방안

국내 최초 해양레일바이크 착공을 앞두고 있는 삼척시는 서울에서 지하철 4개 노선을 운영하고 있는 서울메트로와의 협약 체결을 통해 해양레일바이크 조성에 필요한 기술자문과 마케팅 활동 등에 관한 협조 체제를 강화했다.

서울메트로는 35년간 축적해온 철도 관련 기술 노하우를 바탕으로 삼척시 근덕면 궁촌리~용화리 해안선을 따라 조성되는 해양레일바이크 사업이 추진되는 동안 궤도시설 및 철도관련 사용자제 공급과 레일바이크 운영 및 기술자문 등의 역할을 담당하기로 했다. 또한 현행 운행하고 있는 서울시 지하철 1호선~4호선을 활용해 해양레일바이크 홍보와 마케팅, 관광객 유치 활동을 함께 지원함으로써 관광객 유치를 위한 적극적인 홍보 효과를 가져올 것으로 기대된다. 이는 삼척시를 포함해 기타 독립된 지역 관광 개발의 한계성을 극복하고 사업 홍보를 극대화하기 위한 획기적인 마케팅 전략이라 할 수 있다.

4.5 서해안으로의 테마 적용 가능성

레일바이크의 가장 큰 장점은 환경 친화적이며, 우수한 주변 경관을 감상하기 위한 최적의 테마 관광 상품이라는 것이다. 낙조 테마 철도 관광산업으로 기존의 다양한 테마 관광철도 이외에 친환경적인 무공해 레일바이크의 활용도 고려해 볼 수 있다. 설계시 안전성에 대한 고려가 충분히 반영된다면, 낙조 테마 철도 관광 시설물이 비교적 단거리인 5~10km의 구간에서 운영될 것으로 예상됨에 따라 사업 적용을 위한 시설물의 설계와 함께 다각적인 운영 검토가 이루어져야 할 것이다.

특히, 그림 4와 같이 삼척시의 해양레일바이크의 경우, 다른 레일바이크와는 다르게 해안을 중심으로 2개소가 철도교량으로 이루어진 점에 대한 검토가 필요하다. 서해안의 낙조 테마 철도 관광산업은 낙조 관광을 위해 서해안선 주변의 교량 구간이 압도적으로 많이 설계되어야 함에 따라 교량 설계에 대한 다각적인 타당성 조사가 이루어져야 할 것이다.



그림 4. 삼척시 해양레일바이크 교량 설치 공사 현장

5. 결론 및 향후 연구 방향

서해안 지역은 천혜의 자연환경, 대륙과 해양을 잇는 지리적 강점, 폭넓은 생산기반 인프라, 2천4백만 인근 수도권 소비시장, 13억 중국 시장의 전초기지 등 동북아 최대의 요충지인 서해안에서는 다양한 관광 인프라 구축을 통한 지역 경제의 획기적인 발전 가능성을 보이고 있다.

전반적으로 낙후되어 있는 서해안 지역의 철도산업을 개선하기 위한 서해안을 대표할 수 있는 철도 건설과 함께 지역 경제 활성화의 중추적인 역할을 담당할 지역 특화 낙조 테마관광산업의 개발을 유기적으로 연계하여 다가올 서해안 시대의 철도 인프라 구축의 기틀을 마련해야 한다.

서해안 낙조 테마 관광철도에 대한 꾸준한 관심과 다양한 철도관광 테마를 개발·활용하여 21세기 우리나라의 핵심 철도 축으로 발전해 나가길 기원한다.

본 연구를 토대로 향후 연구 방향으로 낙조 테마 관광산업 개발을 위한 고려사항으로써 테마 관광산업 개발을 위한 주변 개발과의 고려, 해안 조류속도의 고려, 개발 이후 유지관리의 고려에 대한 개발 경제성의 평가 및 타당성에 대한 반영이 필요할 것이다.

감사의 글

본 연구는 교육과학기술부의 2단계 두뇌한국21(BK21)사업으로 이루어진 것으로, 본 연구비를 지원해주신 해당기관에 감사드립니다.

참고문헌

1. 경남발전연구원, “경남의 역사문화 테마관광 구상 기초 자료집 : 남해안시대”, 경남발전연구원 남해안발전 연구지원센터 단행본, 2001..1
2. 최의진, “전남 서남부지역의 관광산업 활성화 방안에 관한 연구,” 목포대학교 석사논문, 2004.8
3. 충남발전연구원, “서해안 철도망 구축방향,” 열린충남 통권 32호, pp.121-123, 2005
4. 삼척시 홈페이지, 2010년도 시정 주요시책, <http://www.samcheok.go.kr>
5. 코레일관광개발 홈페이지, 정선레일바이크 소개, <http://www.railbike.co.kr>