

우리나라 관광문화를 철도로 해결하자



! 김 창 균 !
관동대학교 교수

하나의 관광문화를 만드는데 있어서 관광자원의 중요성과 가치가 가장 중요한 역할을 할 것이다. 근본적으로는 관광자원의 자연적, 역사적, 문화적인 의미와 가치가 해당 관광지로 관광객을 유인하는 원초적인 이유를 제공한다는 것이다. 관광자원이 우리 생활근거지와 근접하게 위치해 있는 경우, 관광과 교통의 연관성에 크게 관심을 가지지 않을 수도 있다. 하지만, 관광자원이 주요 도시와 거리가 떨어져 있는 경우에는 교통수단이 매우 중요한 역할을 하게 된다. 우리나라의 경우, 소득이 증가함에 따라서 관광에 대한 관심이 매우 고조되고 있는 실정이다. 국내 관광의 경우, 대부분의 관광통행이 승용차에 의존하고 있다. 각종 도로의 급속한 공급과 자동차 산업의 획기적인 발전이 이러한 현상을

주도하고 있다고 판단된다. 관광산업과 관광문화의 개발은 통상 두 가지 방향으로 추진된다고 볼 수 있다. 다시 말하면, 관광지에 어떻게 관광수요가 발생하는지를 살펴보는 것이다. 첫 번째는 관광자원으로의 관광수요가 자연스레 발생하여 관광수요가 발생되고 그에 따라 관광교통이 개발되는 경우인데, 제주도, 경주 등이 대표적인 사례이며 정부와 지자체의 적극적인 주도아래 관광 시설과 관광 교통에 대한 투자가 수요를 최대한 수용하려는 차원에서 추진이 되는 경우이다. 두 번째는 교통시설 공급이 이루어 진후 관광수요가 발생하여 관광교통이 개발되는 경우이다. 예를 들어, 새로운 고속도로나 철도가 개통된 후 관광객이 늘어나고 있는 서해안 지역이나 동해안 지역이 대표적인 사례라고 할 수

있다. 외국의 유명 관광지의 경우에는 전자의 경우를 적극적으로 활용하고 있다고 사료된다. 관광자원이 풍부하다고 판단되는 경우, 항공, 철도, 도로, 항만 등 대부분의 교통수단과 시설을 제공함으로써 계획적이고 체계적으로 관광교통을 추진하고 있다는 것이다. 물론, 지역의 사회경제, 자연적, 문화적 특성을 감안하여 교통의 개발되고 있다.

해외의 우수 관광사례와 우리나라의 관광교통 현실을 비교해보면 가장 큰 차이점은 관광지로의 접근교통시설의 선택에서 찾을 수 있을 것이다. 우리나라의 경우, 자연적으로, 지리적으로, 문화적으로 볼 때 미국보다는 유럽이나 일본과 유사한 특성을 갖고 있다고 볼 수 있다. 일본과 유럽에서는 일반 통행을 위해 철도가 주도적인 역할을 하고 있을 뿐만 아니라, 관광통행을 위해서도 유레일 패스, JR 패스 등 다양한 철도관광상품을 제공하여 관광객의 편의를 최대한 증진시키고 있다. 그러나 우리나라는 미국의 여행패턴을 그대로 답습하여 승용차에 지나치게 의존하고 있는 실정이다. 관광지로의 신속하고 안전한 접근을 위해서는 철도, 도로, 항공, 항만 등 여러 가지 교통수단중에서 지역의 특성을 반영하여 선택하는 것이 지속적인 관광문화의 발전을 위해서 바람직한데, 우리나라는 관광지 접근 교통수단의 잘못된 선택으로 인해서 여러 가지 문제를 일으키고 있는 실정이다. 관광통행과 관련하여 적절한 교통수단의 개발과 제공은 관광수요를 지속적으로 증가시킬 수 있는 선순환 시스템을 구성하는데 있어서 핵심적인 역할을 한다고 보는 것이다. 한편, 최근 철도를 활용한 관광문화 창달을 적극적으로 시도하고 있지만 근본적인 철도 시스템의 수와 질적인 부족으로 인해 실제 이용면에서는 아직 활성화되었다고 볼 수 없다. 긍정적인 것은 KTX의 이용증대 결과가 철도관광의 앞날이 밝다는 것을 보여주고 있다는 사실이다. 업무를 위한 KTX의 승차 경험은 추후 KTX가 관광에도 연결될 수 있음을 보여주고 있다. 철도의 서비스가 현재보다 지속적으로 진일보한다면 관광통행에도 철도가 주도적인 역할을 할 수 있다는 것을 보여주고 있다.

철도는 관광통행에 있어서 많은 장점을 가지고 있다. 우선 자연적인 변화에 크게 영향을 받지 않는다는 것이다. 악천후에도 철도운행이 가능하다는 것이 관광객에게는 매우 중요한 일이다. 악천후 기후를 가지고 있는 우리나라 동해안의 경우, 철도망의 연계가 매우 열악하여 관광통행이 큰

지장을 받아온 사실에서도 철도가 관광통행에 얼마나 긴요하게 사용될 수 있는가를 보여주고 있다. 또한, 철도가 교통혼잡으로부터 자유롭기 때문에 정시성이 보장된다는 것은 여행을 위해 승용차를 포기하고 철도를 선택할 수 있을 것이다. 이런 의미에서 중단거리 관광통행의 경우, 철도의 선택은 매우 현명하다고 판단된다. 도시내 신교통수단의 경우, 철도가 관광객의 통행에 큰 역할을 할 수 있을 것으로 사료된다. 장거리의 경우에는, 승용차 운전으로 인한 사고의 위협, 신체의 피로, 안락함 등을 감안하면 철도가 관광통행을 위해서 훨씬 현실적인 대안일 것이다. 물론, 관광지 광역 철도역과 주변 도로와의 연계 또는 신교통수단의 연계가 원활하다면 철도통행은 관광을 위해 지금보다 주요한 교통수단이 될 것이다.

우리나라의 관광통행에 철도가 제대로 된 역할을 하기 위해서는 단계적인 추진전략이 필요하다고 본다. 우선적으로 철도망의 확충과 효율적인 운영이 요구된다. 현재 미연결 철도구간에 대한 연결공사가 시급히 이루어져야 한다고 본다. 현재와 같은 철도망으로는 관광객을 수용하기에는 매우 미흡한 실정이라고 판단된다. 관광지로의 교통수단은 도로와 철도가 모두 필요하다고 볼 때, 일반 통행과는 다른 차원에서 투자와 계획이 요구된다고 볼 수 있다. 도로가 건설되어 있는 곳에 철도가 건설된다고 중복투자가 아니라는 말이다. 장기적인 안목에서 볼 때 두 시설은 언젠가는 반드시 만들어져야 하는 것이다. 관광지로의 접근을 위해서 도로와 철도 양 수단은 경쟁적 관계가 아니고 상호 보완적인 역할을 할 것이다. 관광수요의 경우 교통인프라가 우수한 경우 지속적으로 늘어날 수 있고 도로와 철도의 연계성 향상은 다양한 관광상품 개발을 가능하게 할 것이다. 구체적으로 지역간 철도의 경우, 시내중심에 위치한 철도역이 도로와의 다른 육상교통시스템과의 원활한 연계가 관광객이 지역간 철도를 이용하느냐 마느냐 하는데 매우 중요한 요소로 작용할 수 있다는 것이다. 관광객과 소화물의 손쉬운 이용과 수송이 철도와 도로연계시스템 수준에 달려 있기 때문에 이에 대한 적절한 개발과 운영이 요구된다고 볼 수 있다. 예를 들어, 일본 하코네 지역의 관광객 수송이 연계의 좋은 사례라고 볼 수 있다. 해당 지역을 관광하기 위해서 일반 철도/지하철, 등반열차, 케이블카, 범선, 버스 등이 포괄적으로 이용되어 진다. 이로 인한 교통수단간 유기적인 연결이 관광

객의 이동 편의성에 큰 도움이 되어서 지속적인 관광통행이 이루어지고 있는 실정이다. 다른 해외 지역에도 이와 비슷한 철도 중심의 관광교통연계시스템은 관광수요 증진에 기여하고 있는 실정이다. 또한, 기존의 철도 구간들에 대한 연계체계도 최대한 원활하게 하여 관광객들의 이용 편의성을 향상시키는 일도 매우 중요한 일이다. 연계환승의 편의성은 관광객이 철도를 계속적으로 이용하게 하는 역할을 할 것으로 예상되기 때문이다. 이와 같이 기본적인 철도 인프라 구축과 운영기술의 향상이 철도관광을 늘리는 데 우선적으로 시행되어야 한다는 것이다.

다음으로 신교통수단의 적극적인 개발이 필요하다고 본다. 신교통수단의 대부분이 궤도 교통이기 때문에 신교통수단의 개발은 철도교통에 대한 관심을 유도할 것이다. 다시 말하면, 관광지 내부교통을 위해 신교통수단의 도입은 철도관광이 관광객 수송에 매우 효과적이라는 인식의 확산에 매우 도움이 될 것이라는 것이다. 실제로 유럽과 일본의 경우, 이미 수많은 신교통시스템을 도입하여 관광통행에 효과적으로 사용하고 있는 실정이다. 신교통수단 자체가 관광상품이 되어 철도의 이미지 개선과 관광수요 증진에 도움이 경우가 많이 있다. 이와 같은 꾸준한 신교통수단의 도입은 철도가 대중교통의 중심을 이루고 관광수송의 중추적인 역할을 할 수 있음을 보여줄 수 있다. 단거리 관광객은 신교통수단이 주도적으로 수송하도록 하는 철도관광 전략의 개발이 필요하다고 본다. 우리나라 최초로 내년 개통 할 예정인 용인 경전철은 수도권 남부 지역의 잠재관광수요에게 철도를 이용하게 할 수 있는 기회를 제공하게 된다. 향후 개통될 다른 경전철들도 관광수요가 철도로 전환 되는 계기를 줄 수 있다고 판단된다. 현재 관광철도로는 벚꽃열차, 단풍열차, 유적지 열차 등 나름대로 운영이 되고 있지만, 관광객 수송

의 주요 수단으로 자리 잡고 있지 못한 실정이다. 지금보다 좀 더 다양한 방법으로 관광수요를 수용하는 방안의 마련이 필요하다고 본다. 예를 들어, 수학여행을 위한 전용열차를 개발하는 것도 지속적으로 철도관광을 촉진 할 수 있는 방안이라고 생각한다. 대규모의 수송이 불가능하면 처음에는 소규모의 동호회나 학생들을 수송할 수 있는 방안을 만드는 것이 필요하다. 철도의 장점을 홍보하고 연계 이용의 편의성을 향상시키는 방안을 개발하면 향후 관광객 이용을 조장할 수 있다고 본다. 도로교통과 비교하여 가격 경쟁력과 혜택 등을 보다 높일 수 있는 마케팅 전략도 꾸준히 개발하는 것이 필요하다고 본다.

위에서 언급된 철도 관광의 활성화를 위한 대책의 실행을 위해서는 근본적으로 제도적인 지원이 필요할 것이다. 가장 기본적으로 철도시설에 대한 적극적인 투자가 요구되는데, 관광지 접근 철도시설에 대한 투자를 위해서는 해당지역의 주민뿐만 아니라 지역으로의 관광수요도 감안하여 철도 건설에 대한 타당성을 검토하여야 할 것이다. 해당 관광지의 계절적 피크 관광패턴을 고려하여 통행수요를 산출하고 그 수요를 철도계획에 적극 반영하여야 한다는 것이다. 그렇게 되면 관광지의 철도 확충개발이 지금 보다 타당성을 더 갖게 되어서 신속한 추진이 가능할 것이다. 또한 일반 시설물에 대한 내용과는 다르게 관광지에 대한 시설물 투자에 대한 법령이나 지침을 새로이 만들 필요가 있다. 한편, 철도 관광수요의 증진을 위해서 지속적인 산학연 협동 연구와 개발이 요구된다. 기존 우리나라의 철도를 포함한 교통 인프라 전반에 대한 철저한 검토와 여행패턴의 변화에 관심을 두고 해외 성공사례를 유심히 관찰하는 것도 필요한 일일 것이다. ☺