

복합교통수단을 이용한 한·일 Scenic Byway의 DB구축 및 실현에 대한 과제

황인식¹ · 백태경^{2*}

Constructing Database and Social Experiment of Scenic Byway Using the Multi-Transportation of Korea and Japan

In-Sik HWANG¹ · Tae-Kyung BAEK^{2*}

요 약

본 연구는 인접한 국가간에도 scenic byway가 실현 가능한지를 양국 연구진이 순수한 관광객의 입장에서 조사하였으며, 이의 활성화를 위해 한·일 양국을 대상으로 한 scenic byway 데이터베이스를 구축했다. 여객수송과 달리 자동차로 상대국에 입국하는 것은 수출·입 절차에 준하는 서류준비와 절차가 복잡하며, 비용과 시간이 많이 소요된다. 일본에서 인지가능한 자동차 번호판 별도제작, 차량 검사, 사전 예약, 도로안내표지판 및 음식메뉴판 한자병기 필요성 대두 등 다양한 문제점이 도출되었다. 반면 자신의 계획대로 자유로운 개별여행이 가능하고, 그에 따른 DB 구축도 용이하다는 장점도 있다. 이 연구결과는 한·일 양국의 scenic byway의 기초자료로 활용할 수 있으며 행정지원과 제도개선이 함께 이루어진다면 인접 국가간의 통행량 증가와 더불어 scenic byway가 실현 가능 할 것으로 사료된다.

주요어 : 교통수단, 개별여행, Scenic Byway, 자가용, 데이터베이스

ABSTRACT

This study intends to construct scenic byway database and to examine and suggest social experiment of scenic byway. As basis work for the experiment of the scenic byway, we build database by using ITS standard node link management system. The DB includes scenic byway routes of Korea and Japan. The analyses show that the

2011년 4월 28일 접수 Received on April 28, 2011 / 2011년 6월 7일 수정 Revised on June 7, 2011 / 2011년 6월 30일 심사완료 Accepted on June 30, 2011

1 우신기술단 Traffic Planning Div. Wooshin Engineering & Consultant

2 동의대학교 도시공학과 Department of Urban Engineering, Dong-Eui University

* 연락처 E-mail : tkbaek@deu.ac.kr

scenic byway in both nations consists of roads, reservation, road sign, vehicle number plate, and it was found that infrastructure and system are inadequate for scenic byway. These experiment can be effectively used for scenic byway in Korea and Japan as the basis data. The results of this experiment will be useful for plan and develop a scenic byway.

KEYWORDS : *Transportation, Individual Travel, Scenic Byway, My-Car Type, DB*

서론

1. 연구의 배경 및 필요성

2002년 한·일 월드컵 공동개최 및 단기비자 면제, 한류 등의 영향으로 양국을 왕래하는 여행객 수는 현저히 증가하고 있음을 알 수 있으며, 부산의 김해국제공항과 국제여행객 터미널을 이용하여 일본의 큐슈(Kyushu)지역을 항공이나 선박으로 왕래하는 여객수가 2001년 64만명에서 2007년 약 100만명에 달하고 있다. 이처럼 국제교류의 급증에는 Bobos족(김병숙과 이동철, 2005)과 같은 특수한 여행계층을 포함한 일반 여행객 증가가 일조를 하고 있다고 사료된다. 개인 소득수준의 향상과 더불어 여가의 중요성이 증대되고, 해외 여행경비의 상대적인 저렴성, 건강권 추구에 대한 지대한 관심 등도 무시할 수 없는 사회적인 요인이라 할 수 있으며, 일반 시민들도 단기간의 해외여행은 그리 어렵지 않게 할 수 있는 여건이 성숙되어 있음을 엿 볼 수 있다. 나아가서 주5일 근무제가 직업별로 생활만족도에 긍정적인 영향을 미치고 있다는 연구결과도 있으며(김희재, 2008), 주5일 근무제 정착으로 주말여행에 대한 잠재수요 증가에도 크게 기여 할 것으로 전망한 연구도 있다(황인식과 김수성, 2009).

또한, Chishaki(2006)와 Fukuoka시(2007)는 여행패턴이 관광가이드의 깃발아래 짜여진 일정에 지정된 곳만 방문하는 단체관광 중심에서 오늘날 정보통신기술의 진전과 교통수단의 발달로 개인이나 가족·친지·친구·동료

등 소그룹 및 개별여행 패턴으로 변화되어 간다고 한다. 이와 같은 여행패턴을 해외에서는 風景街道, 觀光街道, Scenic byway 등으로 표현하고 있으며(황인식, 2007; 황인식, 2008), 유럽, 미국, 일본 등에서 1920년대부터 실시해 오고 있다.

이러한 사회적 현상에 부응하여 한국과 일본은 지리적인 근접성과 다양한 교통수단 확보라는 큰 장점을 이용해 양국간의 새로운 여행패턴을 모색해 볼 필요가 있다고 사료되며, 그에 기초한 개념이 “한·일 Scenic byway”이다. 아직 우리나라에서는 개념이 다소 생소하지만 여가의 중요성이 대두되면서 가족단위 주말여행, 체험 학습 참여 등의 형식으로 자연스럽게 진전되어 감을 알 수 있으며, 황인식(2007)은 창원주변지역의 지방도시 주민을 대상으로 설문조사를 실시하여 Scenic byway의 잠재수요가 있음을 확인한 연구결과도 있다. 또한, 양위주와 배은주(2006)는 국제공항 및 국제여행객터미널 이용자를 대상으로 해외관광 목적지의 유전적 자원 및 매력물에 대한 조사결과 일본의 경쟁력이 높다고 보고하고 있어 우리나라와 일본과의 교류활성화를 뒷받침하고 있다.

이와 같은 배경과 자국내의 Scenic byway 성숙과 더불어 지리적으로 인접한 국가간에도 Scenic byway가 실현 가능한지를 연구해 볼 필요성이 대두 되어 한국의 경남발전연구원과 일본의 후쿠오카아시아도시연구소(Fukuoka Asian Urban Research Center)가 공동으로 2007~2008년에 걸쳐서 양국 연구진이 순수한 여행자의 입장에서 직접 실험을 수행했다.

2. 연구목적

국가간의 Scenic byway는 그림 1과 같이 My-car type과 Transit type으로 크게 분류해 볼 수 있다. My-car type은 자신의 승용차를 웨리에 선적하여 상대국에 가지고 가서 주요 거점지역이나 숙박지점을 차량으로 이동하면서 자유로이 여행하고, 거점지역이나 숙박지점을 중심으로 도보, 자전거 및 승용차를 이용하여 주변지역을 관광하는 패턴이다. 한편, Transit type은 항공이나 선박편으로 상대국에 입국하여 그 나라의 버스나 철도와 같은 대중교통 및 렌터카를 이용하여 거점지역이나 숙박지점으로 이동하고, 거점지역이나 숙박지점을 중심으로 도보, 자전거 및 렌터카를 이용해 주변지역을 자유로이 여행하는 수법을 말한다.

본 실험은 장래 개별여행패턴이 성행하는 시대를 고려해 지리적 인접성, 항공과 선박의 교통수단과 편수가 다수 확보되어 있는 한국의 부산과 일본의 큐슈지역(Kyushu region)을 조사대상지역으로 선정하여, My-car type으로 국가간 Scenic byway가 실현 가능한지를 연구해 보고자 한 것이다. 인적교류와는 달리 차량을 동반한 여행이라 서류준비와 사전준비의 복잡함이 수반되었다. 즉 차량은 수출·입절차에 준하는 많은 서류를 준비해야 하고, 차량검사, 대기시간 및 여행경비의 과다 소요와 같은 약간의 문제점이 도출되었다.

본 연구의 목적은 상기와 같은 문제점 중 My-car type으로 국가간 Scenic byway의 실현을 위해 개선되어야 할 제도상의 과제를 중심으로 언급해 보고자 한다. 더불어 국가간 Scenic byway의 활성화와 향후 연구를 위해 데이터베이스를 구축한다.

3. 연구 진행 및 DB구축 방법

본 연구의 진행은 2007년 3월에 한·일 Scenic byway 공동조사에 양국 연구진이 동의하고, 6월까지 전자메일로 조사내용, 조사대상 루트, 상호 협조사항 등에 대해 수차례 협

의를 실시하였다. 7월에는 일본 연구진 2명이 한국을 방문하여 한·일 Scenic byway 실험 루트를 협의하고 주요 Scenic point와 교통체계 등 사전 점검을 실시하였다. 9월에는 본 조사에 앞서 한국 연구진도 일본을 방문하여 일본측 조사루트를 협의하고 사전답사를 실시하였다. 11월에는 일본 연구진 4명이 한국 남부지역을 조사였으며, 2008년 1월에는 한국 연구진 2명이 일본을 방문하여 본 조사를 실시하였다.

또한, Scenic byway의 DB구축은 한국 지능형 교통체계 표준노드 링크 관리시스템의 도로망(전국 표준 링크 : 2011년 1월 갱신데이터)을 이용하였다. ITS 표준노드 링크에는 2011년 현재 고속도로, 도시고속도로, 일반국도, 특별/광역시도, 국가지원지방도, 지방도, 시/군도를 대상으로 253,834 링크와 118,795 노드가 구축되어있다. 한국 지능형 교통체계 표준노드 링크 관리시스템의 표준링크위에 Scenic byway 루트를 입력하여 DB상에서 관리가능토록 하였다. 또한, 일본의 경우는 ArcGIS Explorer상에 Scenic byway 루트를 데이터베이스로 입력하여 DB상에서 관리가능토록 하였다. DB구축에 사용한 지리정보시스템 소프트웨어는 ArcGIS ver9.1과 ArcGIS Explorer이다.

한·일 Scenic byway 실험과 과제

1. 실험의 개요

“한·일 Scenic byway”의 실험은 자신이 늘 애용하여 운전이 익숙한 자가용을 상대국에 직접 가지고 가서 사전에 입수한 제반 정보와 계획대로 자유로이 여행하는 패턴인 “My-car type”으로 수행하였다.

주행 루트 선정기준은 외국인이 도로의 주행방향이 상이한 상태에서 주행한다는 점과 교통안전사고 방지를 고려하여 가능한 한 하루 200km이하의 여행거리로 한정하고, 교통량이 적고 자연 및 인문경관이 수려한 지역을

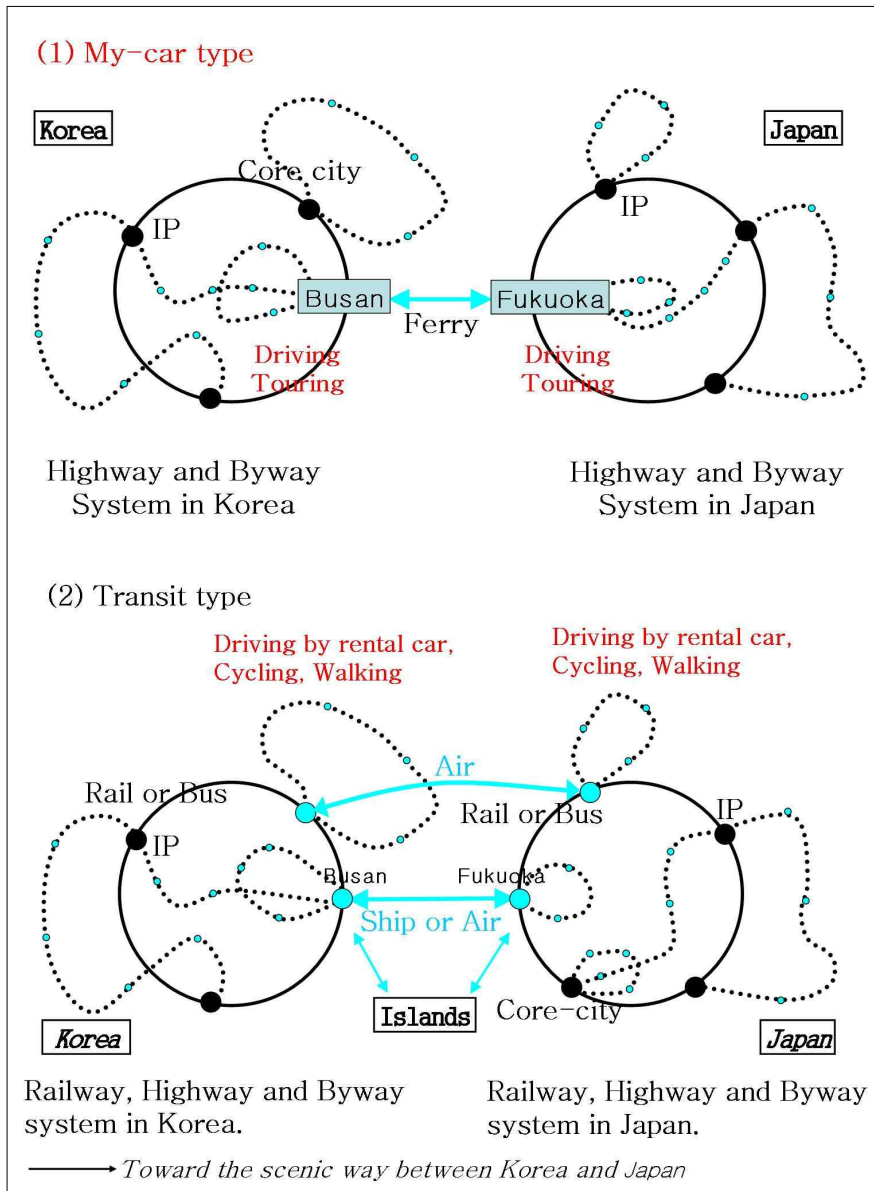


FIGURE 1. 한·일 Scenic byway의 개념

양국 연구진이 수차례의 협의와 사전 답사를 통해 선정하였다.

또한, 전체 여행기간은 5일간이지만 현지조사는 3일간의 일정으로 계획하였다. 창원·마산·진해 지역을 대상으로 Scenic byway 관련 시민의식조사를 수행한 결과, 휴무일수가

3일이면 주말여행 잠재수요가 80%, 4일일 경우는 89%, 5일이면 95%로 조사되었다(황인식과 김수정, 2007). 즉, 휴무일수가 3일이면 주말여행 의사가 대단히 높다고 판단되며, 이에 근거하여 한·일 Scenic byway 실험 조사 기간도 3일간으로 설정하였다. 구체적인

주행 루트와 일정계획은 아래와 같다.

1) 실험 주행 루트와 일정

(1) 한국 남부지역

한국 남부지역 실험 주행은 3일간의 일정으로 양국 연구진이 공동으로 참여하여 진행했다(표 1, 그림 2, 3). 전체 일정은 5일간이나

첫째날 저녁 부산에 도착하여 숙박한 것과 웨리에서의 숙박을 제외하면 실질적인 조사시간은 2박 3일이다. 주행 첫째날은 부산시를 출발하여 국도를 따라 진해 군함박물관, 진주시 축석루 및 국립진주박물관을 관광하고, 하동 섬진강변의 송림, 평사리 최참판댁을 여행한 후 하동 섬진강변에서 1박을 했다.

TABLE 1. 한국 남부지역 조사일정(2007년)

| 일자 | 시각 | 내용 | 차량 | 비고 |
|----------------|-------|----------------------|-----|------------|
| 1일째 (11/13) | 09:00 | 하카타항(Hakata Port) 입항 | 일본차 | 출국수속(차량검사) |
| | 12:30 | 하카타항(Hakata Port) 출발 | | 웨이 이용 |
| | 18:00 | 부산항 도착, 부산 1박 | | 입국심사(차량검사) |
| 2일째 (11/14) | 10:00 | 한국 경남지역 주행 | 일본차 | 주행 1일째 |
| | 18:00 | 하동 2박 | 한국차 | |
| 3일째 (11/15) | 07:00 | 한국 경남지역 주행 | 일본차 | 주행 2일째 |
| | 18:30 | 거제 3박 | 한국차 | |
| 4일째 (11/16) | 08:30 | 한국 경남지역 주행 | 일본차 | 주행 3일째 |
| | 16:30 | 부산항 입항 | | |
| | 20:00 | 부산항 출발, 선박 4박 | | |
| 5일째 (11/17) | 07:30 | 하카타항(Hakata Port) 도착 | 일본차 | 입국심사(차량검사) |

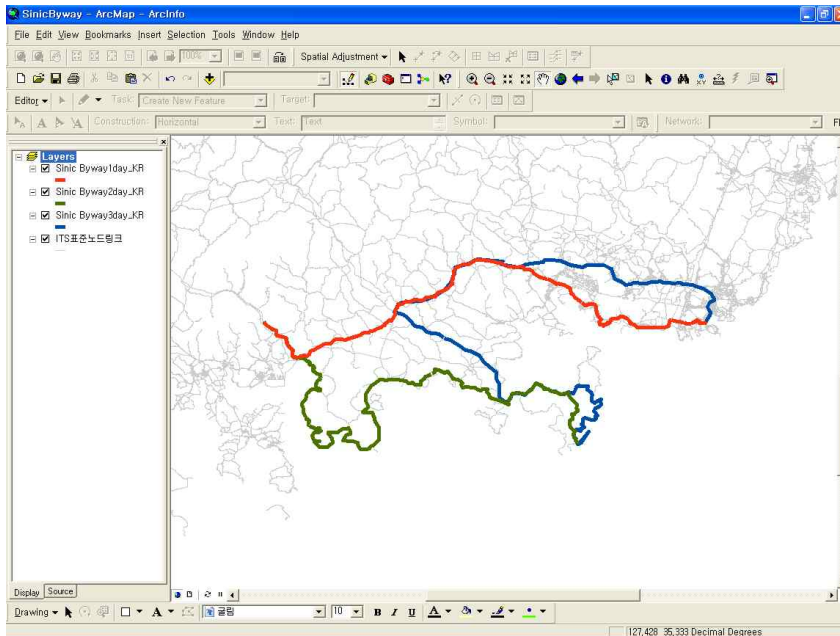


FIGURE 2. 한국남부지역 실험 주행 루트 데이터베이스(ITS 표준링크노드상)

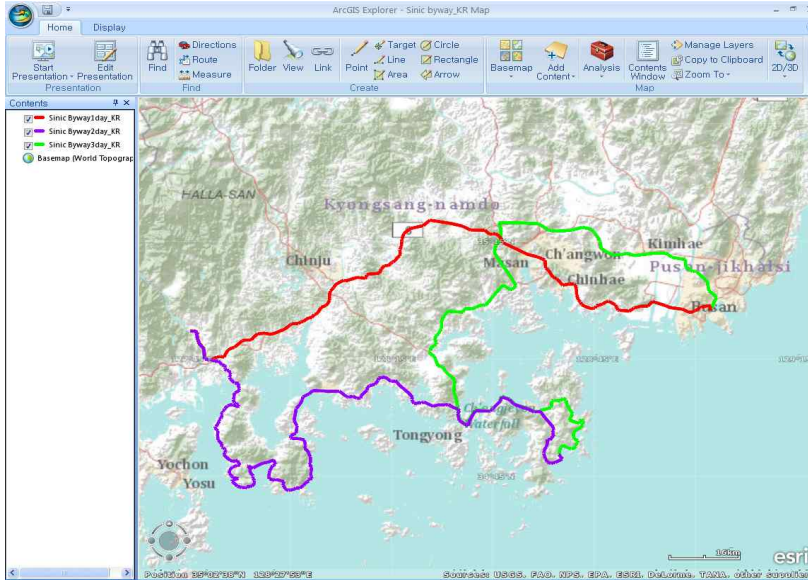


FIGURE 3. 한국남부지역 실험 주행
루트 데이터베이스(ArcGIS Explorer)

둘째날은 일찍 기상하여 쌍계사를 둘러보고, 남해대교, 남해 서면의 호수같은 해안선 풍경 및 다랭이마을을 감상하면서 통영시 관광안내정보센터를 방문했다. 시내 주요 관광지를 둘러볼 때 휴대폰을 가지고 가면 안내원이 없어도 자동으로 관광정보가 제공된다는 안내원의 설명에 지대한 관심을 가졌으며, 국도와 지방도를 이용하여 2일째 숙박지인 거제 해금강으로 향했다. 셋째날은 거제 해금강에서 유람선을 타고 해금강국립공원과 외도를 관광했다. 천혜의 자연경관 및 자연과의 조화가 절묘한 외도를 보면서 감탄사를 연발하고 추억에 남는 관광지라고 언급했다. 한국의 음식이 저렴하면서 맛있다고 극찬하면서 일본 연구진 모두가 잘 적응했는데 아쉬운 점은 메뉴판이 모두 한글로 되어 있어 외국인에 대한 배려가 부족하다는 지적이 있었다. 마지막날은 국제여객터미널의 출국수속 관계상 시간절약을 위해 부산으로 돌아가는 길은 고속도로를 이용했다.

(2) 일본 큐슈북부지역

일본에서의 실험 주행도 한국에서와 동일한 수법으로 양국 연구진 공동으로 3일간 수행하였다. 한국 연구진이 부산항을 출항하여 후쿠오카(Fukuoka City), 카라쓰(Karatsu City), 히라도(Hirado City), 사가(Saga City), 다자이후(Dazaifu City) 등의 큐슈북부지역을 조사하고 귀국하는 전체 일정은 5일간이나 웨리에서의 숙박과 마지막 날 후쿠오카에서의 숙박을 제외하면 실질 조사기간은 2박 3일이다(표 2, 그림 4, 5). 첫째날은 후쿠오카(Fukuoka City)시의 하카타(Hakata Port)항으로 입항하여 큐슈북부지역을 주행하였다. 국도와 지방도를 이용하여 주행하면서 잘 정비되어 있는 Scenic point에서 현지인의 안내도 받고 사진 촬영도 했다. 카라쓰성(Karatsu castle)과 과거 은행건물을 관광안내소로 이용하고 있는 현장을 둘러보고 나고야성 및 박물관을 관광하고 요부코(Yobuko)에서 숙박을 했다.

지방의 한적한 도로이지만 도로안내표지판에 한글이 병기되어 있고, 휴게소나 박물관에도 한글로 안내가 되어 있어 일본어를 몰라도

TABLE 2. 일본 큐슈북부지역 조사일정(2008년)

| 일자 | 시각 | 내용 | 차량 | 비고 |
|---------------|-------|------------------------|-----|------------|
| 1일째 (1/21) | 16:30 | 부산항 입항 | 한국차 | 출국수속(차량검사) |
| | 20:00 | 부산항 출발, 선박 1박 | | 훼리 이용 |
| 2일째 (1/22) | 07:30 | 하카타항(Hakata Port) 도착 | 한국차 | 입국심사(차량검사) |
| | 10:00 | 일본 큐슈북부지역 주행 | 일본차 | 주행 1일째 |
| 3일째 (1/23) | 09:30 | 일본 큐슈북부지역 주행 | 한국차 | 주행 2일째 |
| | 18:30 | 히라도(Hirado City) 3박 | 일본차 | |
| 4일째 (1/24) | 09:30 | 일본 큐슈북부지역 주행 | 한국차 | 주행 3일째 |
| | 18:00 | 후쿠오카시(Fukuoka City) 도착 | 한국차 | |
| | 18:30 | 후쿠오카 4박 | 일본차 | |
| 5일째 (1/25) | 09:00 | 하카타항(Hakata Port) 입항 | 한국차 | 출국수속(차량검사) |
| | 12:30 | 하카타항 출발 | | 훼리 이용 |
| | 18:00 | 부산항 도착 | | 입국심사(차량검사) |

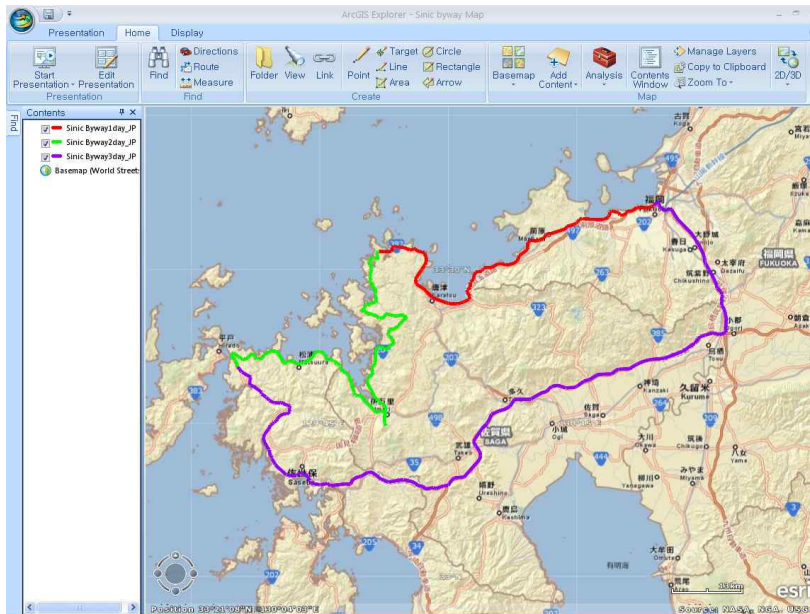


FIGURE 4. 일본 큐슈북부지역 실험 주행 루트 데이터베이스(ArcGIS Explorer)

현지 여행에 큰 불편을 느낄 수 없음을 감탄하지 않을 수 없었다. 둘째날은 마을 전체가 도예촌으로 꾸러진 이마리(Imari City) 도예촌을 방문하여 자원봉사자로부터 상세한 설명을 들었고, 주차장과 Scenic point가 잘 정비되어진 하마노우라(Hamanoura)의 다랭이 논과 마쓰우라(Matsuura) 해변 등을 관광하고

히라도에서 숙박하였다. 히라도시(Hirado City)는 오래전부터 외국에 문호를 개방한 항구도시로 네덜란드를 비롯한 유럽의 영향을 많이 받은 곳이라는 자원봉사자의 설명이 있었으며 도시자체가 협소하여 계단식으로 도시개발을 한 점이 인상적이었다. 마지막날은 사가의 요시노가리(Yoshinogari) 유적지와 다자

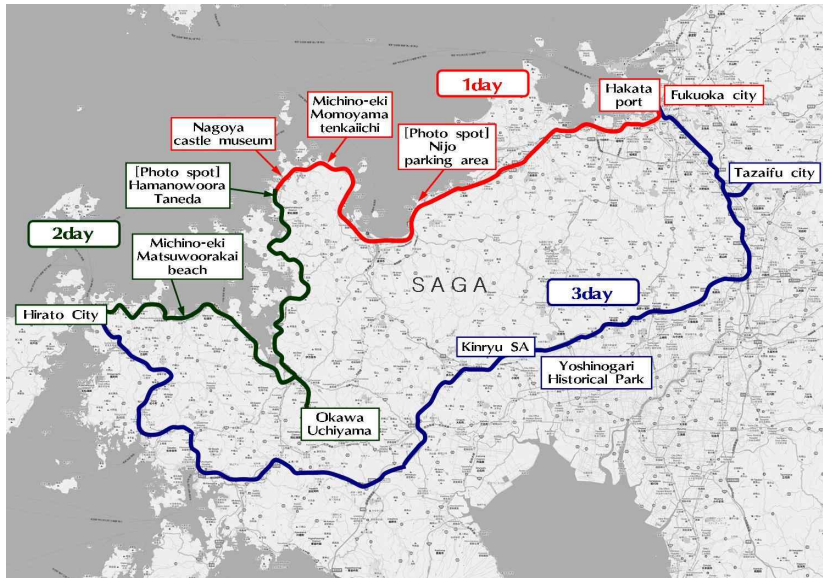


FIGURE 5. 일본 큐슈북부지역 실험 주행 루트

이후진자(Dazaifu Tenmangu Shrine)를 비롯한 다자이후시내를 관광하고 후쿠오카시로 돌아왔다. 서일본신문사 기자와의 인터뷰에서 가는 곳 마다 한글로 안내가 되어 있고 자원 봉사자가 친절하게 문화해설을 해주는 시스템이 인상적이라 일본에서의 Scenic byway는 그리 어렵지 않다는 내용을 언급했다.

2) 실험을 위한 사전 준비

본 조사는 My-car type으로 수행하기 때문에 한국과 일본을 운항하면서 여객수송과 동시에 자동차 선적이 가능한 웨리 노선을 조사하였다. 부산항-하카타항(Hakata Port)을 운항하는 뉴카멜리아, 부산항-시모노세키항(Shimonoseki Port)을 운항하는 하마유/성

TABLE 3. 하카타항 → 부산항 차량수송 비용

| 구 | 분 | 금 액 | 비 고 |
|-------------|----------------|---------|--------------------------------------|
| 하카타항 출항시 | 운임 | 60,000엔 | 왕복운임, 운전자 1명 2등석 운임포함 |
| | 통관수수료 | 6,000엔 | - |
| | 터미널사용료 | 500엔 | - |
| | 유류할증료 | 500엔 | 4/1일부터 800엔으로 인상 |
| 부산항 입항시 | 차량보험료 (15일) | 8,316엔 | 75,600원 : 강제가입, 대인무제한, 대물100,000\$상한 |
| | 세관보증 단체수수료 | 8,800엔 | 80,000원 : 수출입 관세를 무관세화 하는 수속 |
| | 보증서 수입인지대 | 11엔 | 100원 |
| 부산항 출항시 | 터미널사용료 | 352엔 | 3,200원 |
| | 유류할증료 | 550엔 | 5,000원, 4/1일부터 8,000원으로 인상 |
| 합 | 계 | 85,029엔 | - |

자료 : 1. 고려웨리 홈페이지/내부자료 참조, 차량은 15일 이내 귀국시의 비용임
 2. 1원=0.11엔(2008년 3월 상순)으로 환율계산

TABLE 4. 부산항 → 하카타항 차량수송 비용

| 구 분 | | 금 액 | | 비 고 |
|-------------|----------------|---------|----------------------------|-------------------------|
| 부산항 출항시 | 운임 | 66,000엔 | 600,000원 | : 왕복운임, 운전자 1명 2등석 운임포함 |
| | 터미널사용료 | 352엔 | 3,200원 | |
| | 유류할증료 | 550엔 | 5,000원, 4/1일부터 8,000원으로 인상 | |
| 하카타항 입항시 | 차량보험료 (1개월) | 6,040엔 | 강제가입, 1개월 이내가 최단보증기간 | |
| | 보증수수료 | 20,000엔 | 수출입 관세를 무관세화 하는 수속 | |
| | 통관수수료 | 6,000엔 | | |
| 하카타항 출항시 | 터미널사용료 | 500엔 | | |
| | 유류할증료 | 500엔 | 4/1일부터 800엔으로 인상 | |
| 합 계 | | 99,942엔 | | |

자료 : 고려훼리 홈페이지/내부자료 참조, 환율은 1원=0.11엔(2008년 3월 상순)

회, 부산항-오사카항을 운항하는 팬스타드림의 3개 노선이 있으며, 꼭 같이 하루 1왕복 운항을 하고 있다.

상기 노선 중 지리적으로 인접하고 양국간 교류가 활발하게 진행되고 있는 부산항-하카타항을 연계하는 뉴카멜리아 노선을 조사대상으로 선정하여, 차량 수송비용, 차량 수송 시 필요한 서류 등을 양국 연구진 공동조사 자료를 기초로 정리하였다. 표 3과 표 4는 차량길이 5m미만의 1,500~2,000cc급 중형승용차를 웨리에 선적하여 수송할 경우의 운임이다. 고려훼리(주) 홈페이지 및 내부 자료를 기준으로 차량이 15일 이내 귀국하는 조건으로 산정한 비용이다. 하카타항(Hakata Port)에서 부산항으로의 차량수송 비용은 약 8.5만엔(1원=0.11엔, 2008년 3월 상순) 정도 소요되며, 국제운전면허증 발급수수료 2,650엔은 별도로 소요된다. 반대로 부산항에서 하카타항(Hakata Port)으로의 차량수송 비용은 약 10만엔 정도 소요되며, 국제운전면허증 발급수수료 및 자동차 번호판 별도제작비가 추가로 소요되어 한국에서 일본을 방문하는 경우의 비용지출이 과다한 것으로 조사되었다.

한편, 선박으로 차량을 수송하는 경우 국경을 넘어야 하기 때문에 정식 수출·입 절차를 밟아야 하는 것과 유사한 방식으로 진행된다. 차량등록증, 귀국시 1개월 이상의 유효기간이 필요한 차량 보험증, 신청자 및 운전자 여권,

승선 당일 필요한 수입인지, 차량가격 신고, 운전자의 자동차운전면허증과 국제운전면허증 등과 같은 서류 제출이 필요하고, 일주일 전에 웨리회사에 사전예약 하는 등 절차도 상당히 복잡하다.

2. 한·일 Scenic byway 실현 과제

1) 여행비용

“한·일 Scenic byway”의 실현에 있어 가장 큰 문제점이 비용과 차량수송절차의 간소화다. 여행비용 산정을 위해 2인 여행으로 한정하고, 조건 ①은 자신의 승용차를 이용하는 “My-car type” 경우, 조건 ②와 ③은 고속선이나 웨리를 이용하여 상대국에 입국한 후 다른 교통수단을 이용하는 “Transit type”으로 나누어 간략히 비교해 보면 표 5와 같다. 단, 다른 여행과의 공통부분은 비용산정에서 제외하며, 화폐단위는 엔화로 통일하였다. 조사결과 3박 4일 이하의 단기간 여행은 “Transit type”이, 반대로 5박 6일 이상의 비교적 장기간 여행은 “My-car type”이 상대적으로 저렴한 것으로 분석되어 “한·일 Scenic byway”의 실현 가능성을 조금이나마 엿볼 수 있었다.

표 5의 여행비용은 대인을 기준으로 하카타항(Hakata Port)에서 부산항으로 여행하는 방법을 세 가지의 경우로 전제하여 산출하였다. 첫째 조건 ①은 하카타항(Hakata Port)에

TABLE 5. 한·일 Scenic byway 여행비용(운전자 1명+동승자 1명) (단위:엔)

| 구분 | 왕복운임 | 1박2일 | 3박4일 | 5박6일 | 7박8일 | 9박10일 |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 조건 ① | 107,100 | 107,100 | 107,100 | 107,100 | 107,100 | 107,100 |
| 조건 ② | 48,000 | 63,000 | 93,000 | 123,000 | 153,000 | 183,000 |
| 조건 ③ | 34,200 | 49,200 | 79,200 | 109,200 | 139,200 | 169,200 |

서 부산항으로 2,000cc급 승용차를 웨리로 수송하는 경우이고, 둘째 조건 ②는 고속선을 이용하여 부산항에 입항한 후 2,000cc급 렌터카를 이용하여 여행하는 경우이다. 마지막으로 조건 ③은 웨리 2등실을 이용하여 부산항에 입항한 후 2,000cc급 렌터카를 이용하여 여행하는 경우로 설정하였다. 이 경우 고속선이나 웨리 모두 왕복할인요금을 적용하였으며, 차량 수송비는 왕복 90,000엔, 한국에서의 2,000cc급 승용차 렌터비는 하루 1.5만 엔으로 설정하였다.

2) 여행절차상의 과제

“My-car type” 경우 자동차를 웨리로 수송하기 때문에 사전 서류준비나 탑승수속 등 절차가 상당히 복잡하고 시간이 과다하게 소요되는 것이 큰 과제이며 반드시 개선되어야 할 사항이다. 웨리회사는 업무처리상 제반 서류를 준비해 여행 일주일 전에 사전 예약할 것을 안내하고 있으며, 이 때 차량등록증과 국제운전면허증을 지참해야 한다.

1949년에 제정된 제네바협정에서는 반출·입 기간이 1년 이내인 자가용을 타국에서의 자동차 주행 편의를 위하여 자가용차의 일시적인 반출·입시 면세조치나 상대국에서의 차량등록과 운전면허취득이 불필요하다고 규정하고 있다. 한·일 양국은 1970년에 여객이 휴대하여 일시적으로 수출·입하는 자동차에 대해서는 통관절차 간소화에 합의했으나 웨리회사는 자가용에 한정하여 자동차소유자와 신청자(운전자)는 왕복 동일인이어야 하고, 일시적으로 반출·입하는 기간을 90일 이내로 한정하고 있는 등 별도의 업무지침을 두고 있다.

또한, 차량번호판도 일본에서 한국으로 차량 수송을 할 경우는 일본 번호판 그대로 입국이

가능하나, 반대의 경우는 일본에서 인지가 가능한 영문으로 번호판을 별도 제작해서 차량에 부착해야 한다. 특별히 지정된 형식은 없으나 제작의 불편함과 약간의 비용이 소요된다.

차량보험도 부산항에서는 대인·대물·자차·사망보험 등 가입할 수 있는 임의보험이 있으나, 하카타항에서는 대인보험만 가입 가능하고 기타 부분은 전혀 보장이 안되는 실정이다. 키타큐슈시(Kitakyushu City)의 시모노세키항(Shimonoseki Port)에서는 대인·대물·자차·사망보험 등 가입 가능한 임의보험이 약간 있는 것으로 조사되고 있다. My-car로 하카타항에 입항할 경우는 보험가입과 안전운전에 신중을 기해야 하며, 향후 중요하고 개선과제 중의 하나로 사료된다.

결론


과거 노동집약적인 시대, 공업화 시대를 블루컬러, 화이트컬러 등의 용어로 표현한다면 정보화와 더불어 서비스산업이 발달되면서 여성의 파워가 급격히 신장되고 있는 현재를 Pink color 시대로 표현한다. 더불어 여가의 중요성이 증대되는 오늘날 여성의 섬세한 감각과 조화되어 개별여행의 중요성이 더욱 더 대두될 것으로 사료되며, “My-car type”이나 “Transit type”의 어떤 형태이든 교통시설 및 수단, 정보·통신 매체가 현저하게 발달한 오늘날 국제간의 Scenic byway는 점진적으로 진전되어 가고 있다고 판단된다. 먼저 한·일 양국을 대상으로 한 Scenic byway 데이터베이스를 구축하였고 한국과 인접한 일본 큐슈지역간의 Scenic byway가 실현 가능한지를 여행비용과 제도면에 한정하여 간략히 고찰했으며, 조사내용을 요약하면 아래와 같다.

첫째, 한·일간 여행은 현재 여행상품이나 경비를 고려할 때, 표 5의 조사와 같이 당분간은 “My-car type” 보다는 상대적으로 저렴한 “Transit type” 을 선호할 것으로 사료된다. 따라서 “My-car type” 으로 인접한 국가간의 Scenic byway의 조속한 실현을 위해서는 보다 적극적인 여행비용 저감 방안이 강구되어야 할 것이다.

둘째, 한·일 양국은 이미 통관절차 간소화에 합의를 했음에도 불구하고 서류수속절차가 복잡하다. 영국-프랑스간의 도버해협과 같이 준비하는 서류도 간단하고 통관절차도 국내를 여행하듯이 승차한 그대로 편리하게 진행할 수 있는 사회적인 환경조성이 절실하다. 특히, 일주일전에 사전예약이나 차량번호판 별도 제작과 같은 번거로움은 반드시 개선되어야 할 사항이다.

셋째, 부산항에서는 외국 차량도 가입 가능한 임의보험이 어느 정도 구비되어 있으나, 하카타항은 대인보험만 가입 가능하고 기타 사고에 대해서는 안전을 담보할 수 없다. 장래 교류 활성화를 위해서는 반드시 개선되어야 할 사항이다.

마지막으로, 한류의 영향으로 일본과 중국 관광객이 급증하고 있다. 주말간산격의 단체 관광보다 개인의 일정계획에 따라 여행하고, 그 지역의 문화 이해 및 지역민들과 실질적인 교류를 희망하고 있다는 것을 본 조사에서 미미하나마 파악할 수 있었다. 이러한 시대적인 관광패턴에 부응하고 지역활성화를 위해서는 지역의 주민과 행정이 혼연일체가 되어 Scenic byway에 대비하여야 할 것으로 사료된다.

글로벌시대에 공간적인 범위를 인접국가로 확장한 개념이 “한·일 Scenic byway” 이며, 이의 활성화를 위해서는 적극적인 행정 및 제도상의 개선이 이루어져야 할 것이다. 한일간에도 도버해협과 같이 간단히 국경을 넘나들 수 있는 환경이 조성되길 바라며, 본 조사가 제도개선에 조금이나마 기여할 수 있는 촉매제 역할이 되길 기대한다. 

참고 문헌

- 김병숙, 이동철. 2005. Bobos족의 관광행태 연구. Journal of the Korea Data Analysis Society 7(6):2223-2234.
- 김희재. 2008. 주5일 근무제와 취업자 생활변화. Journal of the Korea Data Analysis Society 10(1):489-5000.
- 백태경. 2002. 토지이용 GIS DB를 이용한 용도지역지정과 토지이용분석. 한국지리정보학회지 5(4):45-55.
- 양위주, 배은주. 2006. 해외 관광목적지의 지역별 경쟁력 분석에 관한 연구. Journal of the Korea Data Analysis Society 8(3):1105-1117.
- 황인식. 2007. Scenic byway 개발방안에 관한 기초연구. 경남발전연구원.
- 황인식. 2008. 경남지역의 관광경관도로 루트 설정에 관한 연구. 경남발전연구원.
- 황인식, 김수성. 2009. 주5일 근무제 확대시행에 따른 주말여행 잠재수요에 관한 연구-창원, 마산, 진해 지역을 중심으로. Journal of the Korea Data Analysis Society 11(3(B)):1647-1657.
- 福岡市. 2007. 日韓Scenic byway構想に關する調査報告書. 일본.
- Takeshi Chishaki. 2006. 日韓Scenic way project. 일본 (財)福岡아시아도시연구소.
- <http://www.koreaferry.co.kr>.
- <http://www.kampuferry.co.jp>.
- <http://www.kumhorent.com/Ko/Main.aspx>.
- <http://www.daea.com>.
- <http://www.pukwan.co.kr/pukwan/index.html>.
- <http://www.doverport.co.uk> 