

도서관광 활성화를 위한 연안-내륙 연계교통체계 구축 방향

최창호*

Suggestions for Building Coast-Inland Linkage Transport System to Promote Island Tourism

Changho Choi

Abstract : Recently, there has been a noticeable increase in the number of tourists in islands that are well-known for their natural landscapes. It is expected that this number will go up steadily, due to the increase in per capita income and leisure time.

Regarding tourism transportation, utilizing linkage transport between coastal passenger terminal and inland transport system is crucial. However, the existing system does not measure up to the expectations. This is attributable to the fact that the distances between coastal passenger terminals and inland transportation terminals are too far. Also, the current public transportation system lacks support and needs to take the role of connecting the two terminals.

This study shows how coast-inland linkage transport system should be reformed in order to promote island tourism. It focuses on building linkage transport system and minimizing walking distance. Also, adjusting passenger ship schedule to the characteristics of island tourism is needed. For the sake of passengers, coastal passenger ship fare should be reduced, and integrated transport information should be provided.

Key Words : Island Tourism, Linkage Transport, Passenger Ship, Coastal Passenger Terminal, Transport Information

▷ 논문접수: 2012.05.22 ▷ 심사완료: 2012.06.22 ▷ 게재확정: 2012.06.29

* 전남대학교 경상학부 부교수, jc1214@jnu.ac.kr, 061)659-7344

I. 서론

우리나라의 연간 연안여행객선 이용자 수는 2000년도 9,702천명에서 2005년도 11,100천명, 2010년도 14,308천명으로 증가 추세에 있다. 도서지역의 인구가 점차 감소함에 비하여 연안여행객선 이용자 수가 증가하는 이유는 국민소득의 증가와 주5일 근무제 등에 따른 국내 여행객과 섬 관광에 대한 수요가 높아지고 있기 때문이다. 2010년도 연안여행객선 이용객이 가장 증가한 항로는 청산~완도로 전년대비 31% 증가하였는데 청산도의 슬로시티 행사로 인해 단체관광객이 늘었기 때문으로 알려져 있다. 이처럼 자연경관을 위주로 하는 도서지역 관광 테마는 육지의 당일 또는 숙박 관광객을 유인하고 있으며 도서지역의 각종 관광테마 개발로 인해 증가 추세는 더욱 커지고 있다.

한편, 관광객의 편리한 이동을 전제로 하는 관광교통의 측면에서 볼 때 도서지역을 운항하는 연안여행객선과 내륙 교통수단간의 연계교통이 잘 되어있는가는 매우 중요한 과제이다. 이는 연안여행객선이 출발·도착하는 연안여행객터미널과 내륙 교통수단의 발착지인 고속도로I/C, 철도역, 버스터미널, 공항 등이 상호 효율적으로 연계되지 못할 경우 관광객의 불편은 물론이고 시간과 비용 등 추가 손실을 발생시키기 때문이다. 하지만 현실 상황은 교통수단간 연계가 잘 이루어지고 있다고 보기 어려운데, 이는 당초 연안여행객터미널의 입지 선정 시 관광객보다는 도서지역 주민의 생활 편의를 우선하였기 때문으로 평가된다.

본 연구는 도서지역 관광의 연계교통체계를 효율화하는 방안을 강구하여 제시하고자 한다. 사례연구 지역은 고속도로, 공항, 철도(KTX)가 있어 내륙교통수단이 잘 발달되어 있고 연안여행객터미널이 있는 전남 동부권역(여수시, 고흥군)을 대상으로 하였다.

II. 관광객 추이와 교통수단 이용 특성

1. 관광지 방문객수 추이

2010년도 우리나라의 관광지 방문객수는 내국인과 외국인을 합하여 763,097천명으로 집계되었다. 이중 외국인은 10,274천명으로 1.35% 수준이다. 외국인 관광객 일천만 명 시대를 열었지만 국내 관광의 주류는 내국인이라 하겠다. 과거 7년간의 추세를 보면 연평균 4.52% 증가하고 있다.

전남을 찾은 관광객은 2010년에 89,484천명으로 전국 관광객의 11.73% 수준이다. 연도별 추이는 1.31%로 증가하고 있으나 전국 관광객 수에서 차지하는 비중은 연평균

2.92% 감소하고 있다. 관광객 증가에 주요 요인으로 기능하고 있는 테마파크나 놀이시설이 부족한 것도 전라남도 관광객 감소 원인의 하나라고 판단된다.

사례연구 지역인 전남 동부권역을 보면, 여수시를 찾는 관광객은 2010년에 6,378천명으로 전국의 0.84%, 전남의 7.13%를 차지한다. 연평균 증가율은 전남의 3.63%보다 약간 높은 3.87%이다. 2011년 여수시의 인구가 293천명으로 전국 인구(49,779천명)의 0.59%임을 볼 때 관광객의 방문이 다소 많은 도시로 평가된다. 여수시와 고흥군을 합한 관광객은 전국의 1.25%, 전남의 10.64%를 차지하며 연평균 4.67% 증가 추세이다.

<표 1> 연도별 관광지 입장객수 및 구성비

구분		2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	연평균 증가율(%)	
전국 (천명)	유료	257,733	244,305	258,988	252,255	271,084	1.42	
	무료	385,731	403,706	424,730	447,034	492,014	6.30	
	계	643,463	648,011	683,718	699,289	763,097	4.40	
전남 (천명)	유료	33,216	28,915	32,241	33,177	32,687	-0.01	
	무료	44,773	53,941	59,488	59,101	56,796	6.55	
	계	77,989	82,856	91,729	92,277	89,484	3.63	
여수·고흥 (천명)	유료	3,478	1,809	2,002	2,299	2,344	-5.13	
	무료	4,516	6,454	7,498	7,533	7,179	13.71	
	계	7,994	8,264	9,500	9,832	9,523	4.67	
구성비	전남 / 전국	유료	12.89	11.84	12.45	13.15	12.06	-1.41
		무료	11.61	13.36	14.01	13.22	11.54	0.41
		계	12.12	12.79	13.42	13.20	11.73	-0.59
	여수·고흥 / 전남	유료	10.47	6.26	6.21	6.93	7.17	-6.48
		무료	10.09	11.97	12.60	12.75	12.64	6.06
		계	10.25	9.97	10.36	10.65	10.64	0.98

자료: 1) 관광지식정보시스템(<http://stat.tour.go.kr>).

2) 문화통계포털(<http://culturestat.mcst.go.kr>).

2. 관광객 여행목적 및 이용 교통수단

통계자료로 파악이 가능한 수준에서 관광객의 여행활동 목적을 살펴보면 당일여행과 숙박여행 모두 단순 휴식/휴양, 자연/풍경 감상, 식도락, 야외활동 등이 80% 이상으로 대다수임을 알 수 있다. 역사유적지 방문이나 지역문화 탐방, 체험프로그램 참가 등은 10% 이내이다. 이로부터 우리나라 관광객의 방문 목적은 주로 자연과 관련된 야외활동

이 중심이 되며 여수시와 고흥군 등 전남 동부권역을 찾는 관광객의 방문목적도 마찬가지로 짐을 알 수 있다.

관광객이 관광활동지까지 이용하는 교통수단은 자가용의 비중이 높으며 열차, 버스 등 대중교통의 비중은 낮다. 특히 전남은 전국에 비하여 더욱 낮게 나타나며, 반면에 차량대여는 전국평균보다 높다. 이는 전남의 대중교통 여건이 미흡하여 상대적으로 승용차 중심의 여행이 이루어진다고 볼 수 있다.

<표 2> 관광객의 여행목적 구성비(2010년)

여행 목적	당일여행(%)		숙박여행(%)	
	전국	전남	전국	전남
단순 휴식/휴양	31.00	33.10	35.35	36.30
자연/풍경 감상	30.87	35.40	30.01	32.80
식도락(지역맛집 등)	13.23	9.50	10.02	9.60
야외 위락 및 스포츠 활동	3.45	2.80	4.56	4.40
역사유적지 방문	4.31	4.70	4.63	5.70
테마파크, 놀이시설, 동·식물원 방문	4.82	2.10	3.83	2.40
건강 및 보양(온천/스파 등)	2.38	1.50	2.93	2.80
쇼핑	2.91	1.10	1.07	0.50
지역 문화예술/공연 관람	1.10	0.50	1.09	1.20
지역축제 참가	1.71	3.70	1.59	1.30
체험프로그램(농장체험 등)	0.94	1.40	0.79	0.50
종교/순례	2.13	2.30	0.85	0.60
기타	1.99	1.80	3.78	1.90
합계	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: 관광지식정보시스템(<http://stat.tour.go.kr>).

<표 3> 관광객의 이용 교통수단 구성비(2010년)

교통수단	당일여행(%)		숙박여행(%)	
	전국	전남	전국	전남
자가용	62.03	60.90	73.05	72.90
열차	5.15	2.10	5.81	2.60
항공기	0.65	0.10	2.77	2.80
고속/시외버스	3.88	3.10	5.06	2.90
렌터카	27.30	32.50	11.11	14.80
기타	1.00	1.30	2.20	4.00
합계	100.00	100.00	100.00	100.00

자료: 관광지식정보시스템(<http://stat.tour.go.kr>).

3. 도서지역 여객선 현황 및 방문객수

지난 10년 동안 우리나라 도서지역 연안여객선 수송실적을 보면, 여객선 수와 수송인원이 증가추세를 알 수 있다. 연륙·연도교의 건설에 따라 일부 항로가 폐쇄되었음에도 불구하고 연안여객에 대한 수요가 꾸준히 증가하고 있기 때문이다.

연안여객선을 이용한 관광객 수는 2010년 기준 10,812천명으로 여객선 이용자 수의 75.60%를 차지한다. 도서지역민에 대한 운임보조가 전국적으로 시행된 이후에 관광객 수의 분리가 가능해졌으며, 이로부터 연안여객선의 주 이용자는 도서지역민이 아닌 관광객임을 알 수 있다. 이는 상당수의 도서지역에서 거주민의 수가 감소하는 추세이기 때문이다.

<표 4> 연안여객선 운항 및 수송 실적

연도	척수	총톤수	취항거리 (마일)	기항지수	수송인원(천명)		
					총 여객	관광객	구성비(%)
2001	107	86,175	3,211	182	8,986	-	-
2002	123	81,869	3,396	208	8,963	-	-
2003	143	77,752	3,754	334	10,336	-	-
2004	143	68,227	3,372	312	10,648	-	-
2005	148	71,028	3,362	299	11,010	-	-
2006	151	74,301	3,308	499	11,574	-	-
2007	158	75,358	3,207	494	12,634	-	-
2008	163	77,617	3,814	602	14,163	-	-
2009	164	76,764	3,203	466	14,868	11,166	75.10
2010	166	78,846	3,064	458	14,308	10,813	75.60
연평균 증가율(%)	5.15	-0.84	-0.03	14.17	5.45	-	-

자료: 1) 국토해양통계누리(<http://stat.mltm.go.kr>).
2) 한국해운조합, 연안해운통계연보, 각 연도.

연안여객선은 운항거리에 따라 차이를 보인다. <표 5>는 국회사무처(2008)가 운항시간 60분을 기준으로 단거리와 장거리로 구분하여 분석한 자료이다. 단거리 운항이 장거리 운항보다 여객선 속도가 느리고 도항횟수도 적음을 알 수 있다. 장거리 운항이 제주나 울릉도 등 여객수요가 많은 항로에 해당하기 때문으로 평가된다. 이로부터 육지에서 가까운 도서지역을 운항하는 연안여객선은 대체로 선박의 규모가 작고 운항속도가 느린 특성을 지닌다고 볼 수 있다.

<표 5> 연안여객선 운항 특성

구분	단거리 운항			장거리 운항		
	최소	최대	평균	최소	최대	평균
항해시간(분)	25	60	43.6	70	810	176.8
정원(명)	91	240	152.0	44	1,650	377.5
속도(노트)	10	17	13.0	9	37	17.9

자료: 국회사무처(2008), 우수국회의원연구단체 정책연구보고서.

주: 항해시간과 정원, 속도 산출에 적용된 도항회수는 각각 다름.

이와 같은 거리에 따른 연안여객선 운항 특성은 전남 동부권역도 마찬가지이다. <표 7>에 정리한 바와 같이 비교적 장거리이고 고정승객이 많은 항로는 고속선박을 운항하며 단거리인 경우 저속선박을 운항하고 있다.

Ⅲ. 관련 정책 · 연구사례 조사 및 시사점

1. 관련 정책의 추이

연계교통이란 여객이나 화물이 출발지에서 목적지까지 이동을 위해 하나 이상의 교통수단 혹은 교통시설을 이용하는 경우를 일컫는다. 따라서 연계교통이 편리성과 효율성을 확보하기 위해서는 교통수단간 연계거리가 짧고 보행이 편리하게 이루어져야 하는 것이 관건이 된다. 복합환승터미널이나 입체 환승시설 등이 이와 같은 관점에서 추진되고 있다.

연계교통에 대한 공공기관의 관심은 비교적 최근에 구체화되고 있다. 정부정책의 흐름을 살펴보면, 상위 법률인 국가통합교통체계효율화법(2012. 4. 15 시행)에서는 교통물류거점의 지정 및 연계교통체계의 구축(37조), 연계교통체계 구축대책의 수립 등(38조), 연계교통체계 구축 등의 재원 부담(39조), 연계교통체계 영향권 설정(40조), 연계교통체계지침 수립(41조) 등을 제시하고 있다. 이 법은 특정 교통수단에 국한하지 않고 전반적인 연계교통을 관장하고 있다. 다음으로 제정 예고된 교통기본법(국토해양부 공고 제 2011-140호)에서는 대중교통의 연계교통 강화(29조)를 통해 연계교통체계 구축을 위한 역할을 정리했는데, 국가 및 지방자치단체는 대중교통 간 또는 대중교통과 개인교통 간 연계성을 제고하고 환승의 편리성을 높이기 위해 연계교통망 확충 및 연계환승서비스 확대 등 필요한 조치를 할 것을 정리하고 있다.

연계교통 관련 계획과 지침을 살펴보면, 국토해양부(2010)의 『제1차 복합환승센터 개

발 기본계획』은 국가통합교통체계효율화법(44조)에 근거한 법정계획으로 복합환승센터 개발의 기본방향과 전략을 제시하는 지침 성격을 갖는다. 이 계획에서는 환승센터를 규모에 따라 국가기간 복합환승센터, 광역복합환승센터, 일반복합환승센터로 구분하여 각각의 규모와 기능을 제시했다.

복합환승센터의 정의(국가통합교통체계효율화법 제2조)는 열차·항공기·선박·지하철·버스 등 교통수단간 원활한 연계·환승을 표방하고 있지만 연안여객선에 대한 연계교통계획은 정부정책에서 찾아보기 어렵다(국토해양부, 2009, 2010). 정부에서 고려하는 교통수단은 철도가 중심이 되고 주로 도시지역의 철도역이 대상이기 때문에 연안여객터미널이나 연안여객선의 항로는 중심 고려대상에서 제외되어 있다. 도시지역에 대한 도시교통정비촉진법에서는 교통수단간 환승요금제의 실시(13조 2항의 5)를, 철도의 연계를 효율화시키기 위해 철도법은 철도역 및 역 시설 설치(31조의 1) 등 법적인 조항이 있지만 연안여객선의 연계교통 지원에 관한 법적 조항은 찾기 어렵다.

2. 선행 연구사례 조사 및 시사점

교통개발연구원(2004), 권영중(2007)과 같이 육상의 연계교통체계 구축을 위한 연구는 다수이나 육상교통수단과 여객선의 연계교통에 초점을 둔 연구사례는 찾아보기 어렵다. 엄기철 외(1997)는 도서민의 교통편의를 위해 여객선 항로를 늘리고 운임을 조정하는 연구이며, 나장열 외(2009)는 전남 도서지역의 접근성 부족 문제를 연륙·연도교 건설을 통해 해결하는 방안을 제안하였다. 국회사무처(2008)는 위그선 도입을 통한 통행시간 단축과 도서민의 교통효율성 증진방안을 제시하였다. 안기명 외(2008)는 통영지역 관광자원과 연안여객선사업의 현황 진단을 통해 연안여객선의 성장 가능성을 타진하였고 이를 위해 관광자원과 연안여객선사업의 연계전략 수립 필요성을 제안하였다.

최근의 연구로 유재형(2011)은 도서 교통권 수준 제고를 위한 연안여객운송 정책방향 제시를 통해 여객선의 시장진입장벽 완화, 여객선 현대화 유도, 연안여객터미널 및 기항지 접안시설 투자 확대, 합리적인 여객선 요금제도 추진, 여객선 운임지원 확대 및 국고보조항로의 공공성 강화 등의 정책을 제안하였으나 육상교통수단과의 연계성 강화는 포함되지 않았다.

이상과 같이 연안여객선의 연계교통 및 도서 관광객 지원교통에 관한 정부정책이나 학술연구는 매우 미흡한 수준이다. 이는 도서지역의 인구가 지속적으로 줄고 관광수요역시 크지 않았기 때문으로 평가된다. 하지만 도서지역에 다양한 관광시설과 관광 테마가 개발되는 추세를 볼 때 앞으로 도서지역의 관광교통 지원에 관한 정부정책과 관련 연구가 활성화되어야 한다. 특히 범국가적으로 중요하게 추진되는 복합환승센터와 연계교통시설의 범주에서 연안여객터미널이 간과되는 실정임을 감안 할 때 앞으로 연안여

객터미널과 내륙 교통수단간의 효율적인 연계에 초점을 둔 연구가 활발히 수행될 필요성이 높다.

IV. 사례지역 도서관광 연계교통체계 현황 및 문제점 분석

1. 사례지역 여객선 운항 현황

전남 동부권역에 위치한 여수항로는 여수지방해양항만청 관할로 여수시 연안여객터미널에서 관할 도서 및 인접 시군으로 운항하는 여객선과 고흥군(녹동)-제주도, 장흥군(노력)-제주도 및 관할구역 도서 간을 운항하는 세부 항로로 구성되어 있다. 2010년 기준으로 일반항로 15개, 보조항로 1개 등 총 16개 항로이며, 기항지수는 76개이다.

2010년에 여수항로를 이용한 연안여객은 1,142천명으로 관광객 774천명(67.78%), 도서지역민 368천명(32.22%)이다. 2009년에도 관광객의 비중이 67.6%임을 볼 때 전체 여객에서 관광객이 차지하는 규모는 연도별로 유사하다고 평가된다.

<표 6> 전남 동부권역 여수항로의 여객선 운항특성

연도	척수	총톤수	취항거리(마일)	총기항지수	승선정원(명)	수송인원(천명)
2001	13	5,994	390	52	2,336	690
2002	17	7,651	452	51	4,217	692
2003	14	9,846	466	49	3,914	783
2004	15	6,194	363	36	3,549	819
2005	15	6,275	363	39	3,549	830
2006	16	6,110	374	74	3,452	925
2007	18	6,273	374	78	3,736	1,098
2008	21	5,519	365	69	3,025	1,137
2009	21	6,642	402	72	4,220	1,145
2010	23	6,837	412	76	4,335	1,142
연평균 증가율(%)	7.29	3.54	1.13	7.72	10.30	5.94

자료: 국토해양통계누리(<http://stat.mltm.go.kr>).

2010년에 여수항로를 운항한 여객선은 23척으로 21개의 항로(정기항로 12개, 부정기항로 9개)를 운항하였다. <표 7>과 <표 8>은 이 중에서 여수항과 녹동항에서 인근 도서지역으로 운항한 정기항로 여객선 내역만을 정리하였다. 장거리를 운항하는 제주도항로와 부정기항로의 여객선은 제외하였다.

도서관광 활성화를 위한 연안-내륙 연계교통체계 구축 방향

<표 7>에 나타는 특징은 중장거리인 거문도 항로를 제외하면 선박의 크기가 작고 속도가 낮은 일반선이나 차도선이 운항함을 알 수 있다. 거문도 항로 선박의 크기와 속도는 평균 269톤, 30노트임에 비하여 기타 항로를 운항하는 선박의 크기와 속도는 평균 123톤, 13노트에 불과하다. 이에 따라 항로의 거리에 관계없이 소요시간이 동일한 경우도 많다. 예컨대 여수-거문 항로와 여수-둔병 항로의 거리는 여수-거문 항로가 2배가 넘게 멀지만 시·종점 간 운항시간은 2시간 10분으로 동일하다. 이는 여수-둔병 항로를 운항하는 선박이 속도가 낮고 여러 기항지를 경유하기 때문이다.

<표 7> 여수항 및 녹동항 출발 도서지역 정기 여객선 운항특성(2010년)

연안 여객 터미널	항로 명	운항특성							
		선종	톤수 (톤)	정원 (명)	속도 (노트)	운항횟수 (회/일)	기항지수	항로거리 (마일)	시·종점 운항시간 (시간:분)
여수	여수-둔병	일반	24	64	13	2	9	25	2:10
		차도	76	74	10	3	7	17	1:30
	여수-거문	초쾌속	297	344	35	2	6	57	2:10
		초쾌속	228	306	35	2	6	57	2:10
	여수-연도	차도	255	236	18	2	7	28	1:50
	여수-함구미	차도	178	219	14	3	6	19	1:30
	신기-여천	차도	129	90	10	4	3	4	0:30
		차도	89	125	12	3	3	4	0:30
녹동	녹동-거문	쾌속	273	311	32	1	2	35	1:20
		차도	278	120	16	1	6	42	2:40
	녹동-신지	차도	116	80	13	1	8	33	2:15
	녹동-동송	차도	115	90	13	1	7	29	2:00
평균			171.50	171.58	18.42	2.08	5.83	29.17	1.33

자료: 한국해운조합(2011), 2010년 연안해운통계연보.

주: 제주도 운항 및 부정기 여객선은 제외.

항로별 여객선 수송실적을 살펴보면 이용객의 특성이 나타난다. 거문 항로는 관광객의 비중이 높으며 다른 항로는 도서지역민의 비중이 높다. 하지만 관광객의 비중이 평균 62.49%에 달해 도서지역민보다는 많은 규모이다.

2. 사례지역 연안여객터미널 연계교통 현황

도서지역민보다 관광객의 수가 많은 상황은 연안여객터미널과 다른 교통수단과의 연

계 중요성을 부각시킨다. 왜냐하면 도서지역민 통행의 목적지는 지역 중심지인 배후도시이며 여객선터미널의 입지가 주로 구도심에 위치해있기 때문에 연계교통의 중요성이 높지 않다. 따라서 연안여객터미널과 연계교통이 강조되는 통행 집단은 관광객이 된다.

<표 8> 여수항 및 녹동항 출발 도서지역 정기선 여객선 수송실적(2010년)

연안여객터미널	항로 명	수송실적				
		합계(명)	관광객(명)	%	도서지역민(명)	%
여수	여수-둔병	58,673	27,680	47.18	30,993	52.82
	여수-거문	173,308	119,932	69.20	53,376	30.80
	여수-연도	121,854	37,267	30.58	84,587	69.42
	여수-합구미	94,694	27,510	29.05	67,184	70.94
	신기-여천	139,219	113,016	81.18	26,203	18.82
녹동	녹동-거문	86,876	84,022	96.71	2,854	3.29
	녹동-신지	28,750	26,107	90.81	2,643	9.19
	녹동-동송	94,414	52,128	55.21	42,286	44.79
합계(평균)		797,788	487,662	(62.49)	310,126	(37.51)

자료: 한국해운조합(2011), 2010년 연안해운통계연보.

주: 제주도 운항 및 부정기선은 제외.

<표 9>는 여수항과 녹동항의 연안여객터미널 연계교통을 정리한 결과이다. 연계교통수단의 출발점은 연안여객터미널에서 가장 가까운 I/C(순천, 별교), 철도역(여수엑스포, 별교), 버스터미널(여수, 고흥), 공항(여수)을 기준으로 하였다. 녹동항의 경우는 실제 순천이 중심 배후도시 역할을 하므로 순천IC와 순천역, 순천버스터미널을 기준으로 해야 하지만 고흥읍과 별교읍에서도 IC와 대중교통 연계가 가능하므로 최단시설을 기준하였다.

<표 9>에서 연계교통 여건을 보면 매우 미흡함을 알 수 있다. 어느 경우이든 여객선과 직접 연계되지 못하고 시내버스나 렌터카, 택시를 이용해야 하는 것으로 나타났다. 또한 시내버스를 이용할 경우 각 교통수단별 터미널과 버스정류장 사이에 과다한 보행거리가 발생하고 있다.

여수항의 경우 공항을 제외하면 연안여객터미널과 철도역, 시외버스터미널 사이의 거리가 멀지 않음에도 불구하고 버스의 경우 20분 이상 이동해야 하고 택시는 4,000원 이상의 추가 비용을 지불해야 하는 것으로 조사되었다. 장래 여수시외버스터미널이 내륙과 더욱 가까운 지역으로 이전할 계획임을 감안할 때 연안여객터미널과의 연계는 악화될 가능성이 높다. 녹동항의 경우는 더욱 열악하여 과다한 시간과 비용이 소요되는 상

도서관광 활성화를 위한 연안-내륙 연계교통체계 구축 방향

황이다. <표 8>에서 녹동항의 경우 관광객 구성비가 높음을 볼 때 관광버스 이용자가 아닌 일반 대중교통수단 이용자일 경우 상당한 불편을 겪을 것으로 평가된다.

<표 9> 여수항 및 녹동항 연안여객터미널 연계교통수단 접근성 평가

연안여객터미널	연계교통수단		거리(km)	시내버스 이용 여건		차내시간(분)	소요비용(원)
				노선 수(개)	보행거리(m)		
여수	고속도로I/C	승용차	39.18	-	-	47	-
	철도역	택시	3.10	-	-	11	4,600
		시내버스	3.25	1	215	26	1,100
	버스터미널	택시	2.94	-	-	14	4,100
		시내버스	3.20	1	157	23	1,100
	공항	렌터카	18.84	-	-	31	-
		택시	18.84	-	-	31	19,300
		시내버스	21.60	2	296	79	1,100
	녹동	고속도로I/C	승용차	53.25	-	-	58
철도역		택시	52.60	-	-	68	33,200
		시외버스	59.27	1	776	80	3,300
버스터미널		택시	19.14	-	-	26	18,500
		시내버스	20.27	1	718	72	1,100
공항		렌터카	92.39	-	-	96	-
		택시	92.39	-	-	96	57,200
		시외버스	110.35	1	948	180	15,600

주: 1) 연계교통수단의 출발점은 연안여객터미널에서 가장 가까운 교통시설을 기준으로 함.
2) 버스는 교통시설의 근접 정류장을 기준으로 함.

V. 도서관광 연계교통체계 개선 방향

1. 도서관광을 지원하는 연계교통체계 구축

사례지역 조사에서 나타난 바와 같이 연안여객선의 운항은 관광객을 지원하기보다는 도서지역민의 생활교통을 지원하는 특징을 갖고 있다. 이에 따라 도서지역 관광객은 육상교통수단을 이용한 후에 연안여객터미널까지 불편한 연계통행을 해야 하는 번거로움이 발생하고 있다.

이를 개선하기 위해서는 두 가지 측면의 접근이 필요하다. 첫째는 교통수단간 연계를

재정비해야 한다. 연안여객터미널은 바다에 접해야 하고 육상교통수단의 종착지인 버스 터미널, 철도역, 공항 등은 해당 도시의 여건상 최적 입지에 있는 만큼 이들을 잘 연계토록 교통수단을 최적화시키면 된다. 이를 위해서는 무엇보다도 시내버스 노선 조정을 통한 연계성 강화에 초점을 두는 방안이 적합하며, 휴일이나 휴가철 등 도서지역 관광 수요가 집중되는 시기에는 육상교통수단의 터미널에서 연안여객터미널까지 직결 셔틀 버스를 운행하는 방안이 마련되어야 한다.

둘째는 교통수단간 연계에서 보행거리를 최소화하도록 해야 한다. <표 9>에서 각 교통수단의 터미널에서 연안여객터미널로 가는 시내버스를 이용하려면 157~948m를 걸어야 하는 것으로 나타났다. 도서지역 관광은 소요물품 구입이 여의치 않아 다른 관광에 비해 많은 짐을 필요로 하는 만큼 보행거리를 최소화하여 관광객의 불편을 감소시키는 방안이 필요하다. 국토해양부(2011)는 철도역 연계교통 개선을 위해 시내버스정류장을 환승거리 50m 이내에 설치하고 철도역에서 정류장까지 이동통로에 캐노피를 설치함과 더불어 역사 내·외 및 정류장에 환승정보를 제공하겠다는 계획을 발표하였다. 이처럼 연계교통을 위해서는 시내버스 노선의 조정이나 버스정류장 위치 변경을 통해 보행이동거리를 최소화시키는 것이 필요하다.

<표 3>에서 우리나라 관광객의 자가용 승용차 이용 비중이 높은 것은 일정부분 대중교통수단간 연계체계가 미흡한데서 원인을 찾을 수 있다. 이는 연안여객선을 이용하는 관광객 역시 마찬가지로 예상된다. 그렇다면 연안여객터미널에 주차장을 공급하는 것도 필요하겠지만 그보다 연안여객터미널과 대중교통수단 간의 효율적 연계를 통해 자가용 승용차 이용을 줄이는 방안도 강구해야 한다.

2. 연안여객선 운항계획의 조정

<표 8>을 보면 연안여객선의 항로별로 특성을 보인다. 즉, 도서지역민의 이용 비중이 높은 항로와 관광객의 이용 비중이 높은 항로로 구분된다. 남해안의 경우 기후가 온화하고 도서지역에 지속적인 관광 상품이 개발되고 있어 관광객의 이용 비중이 높은 항로가 증가하는 추세이다. 이는 동해안과 서해안의 항로 역시 동일한 추세로 주5일제 근무 및 고속도로망의 확충과 KTX 등 육상교통수단의 발달로 인해 접근성이 증가된 이유로 해석된다.

관광객이 집중되는 항로는 도서지역민이 주로 이용하는 항로와 구분하여 여객선 운항계획을 수립하는 것이 필요하다. 즉, 관광객이 연안여객터미널에 도착하는 시간과 도서지역에서 육지로 나가기를 희망하는 시간을 감안하여 여객선 운항시간을 조절해야 한다. 현재는 대부분의 항로에서 주간에만 운항하므로 연안여객터미널에서 출발하는 여객선은 아침 일찍, 그리고 도서지역에서 연안여객터미널로 회송하는 여객선은 오후 일

적 출발하기 때문에 관광객이 도서지역에 머물 수 있는 시간이 제한되는 문제가 있다. 여객선을 육상교통수단과 연계하고 관광객에게 도서지역에 체류하는 시간을 늘려주기 위해서는 여객선의 출발과 회송시간을 늦추는 방안이 필요하다.

아울러 여객선의 중간 경유지를 최소화하는 방안이 강구되어야 한다. <표 8>을 보면 직결항로에 가까울수록 관광객 비중이 높다. 이는 관광객이 항해시간을 최소화하기를 바란다라는 의미이다. 따라서 관광객을 지원하는 여객선은 경유지를 최소화 하거나 직결항로를 운항하는 방안이 마련되어야 한다.

3. 연안여객선의 대중교통수단 개념 도입

연안여객선은 육지와 도서지역을 연계하는 필수불가결한 교통수단임에도 불구하고 민간이 운영한다는 것을 전제로 대중교통의 범주에서 제외되어 왔다. 하지만 도서지역으로 통행하는 지역민과 관광객 모두 여객선이 없으면 통행이 불가능한 의존통행자이므로 여객선도 대중교통임에 틀림없다. 따라서 여객선도 시내버스 등 대중교통수단에 준하는 정부정책과 지원이 따라야 한다.

여객선의 대중교통화 방안으로 무엇보다 여객선 운임의 할인이 필요하다. 해운법 제 44조(여객선 이용자에 대한 운임과 요금의 지원)는 도서지역민의 정주여건 개선 및 도서지역민의 내륙과의 교류증진을 위해 도서지역 거주민에 대하여 국가와 지자체에서 운임의 일부를 지원하고 있다. 지원율은 정규운임의 20%를 할인지원하고 만일 20% 할인에도 불구하고 그 도서지역민 부담운임이 5천원을 초과 시 도서지역민은 5천원의 운임만 부담토록 하고 있다.

도서지역 관광객에 대해서도 직접적인 운임지원이 필요하다. 일례로 2008년 9월부터 인천시는 도서지역 관광 활성화를 통한 도서지역민의 소득증대를 위해 전체 시민을 대상으로 여객선 정규운임의 50%를 지원하고 있다. 인천시 옹진군은 천안함 폭침과 연평도 포격 사건으로 관내 섬을 찾는 관광객이 급감하자 백령·대청·연평·덕적·자월면을 찾는 타 시·도민에게 여객선 운임의 50%를 지원하고, 2008년 9월부터 이미 운임의 50%를 할인받고 있는 인천시민에게는 30%를 추가로 지원하는 파격적인 인센티브를 부여하여 관광객이 증가하는 성과를 내고 있다. 따라서 도서지역 관광객 전체에 정부가 여객운임의 50%를 지원하는 방안이나 운임 5천원 최고상한제를 전 관광객에게 확대하는 방안 등이 필요하다. 또한 이를 위해 도서지역민 여객선 운임지원 집행지침 및 관계 법률의 개정이 필요하다.

여객선의 대중교통화를 위한 다른 지원으로는 유류비 보조 방안이다. 해운법 제15조(보조항로의 지정과 운영)에서는 도서주민의 해상교통수단을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되면 국가가 운항에 따른 결손금액을 보조하는 보조항로를 지정하고 필요시

결손금을 보전할 수 있도록 하고 있다. 도서지역 관광 활성화를 위해서는 이를 관광중심 항로까지 확대하는 방안도 필요하다.

4. 교통수단간 통합운영체계 도입 및 연계교통정보 제공

도서지역 관광 활성화를 위해 가장 필요한 것은 교통수단간의 연계와 이를 정보로 제공하는 것으로 평가된다. 교통수단간의 연계는 시간적, 공간적 연계를 들 수 있다. 시간적 연계는 연계하는 교통수단의 운행시간을 조율하여 과도한 대기시간이 발생하지 않도록 하는 것이며, 공간적 연계는 가급적 단거리에서 교통수단간 연계가 이루어지도록 하는 것이다. 앞서 도서관광을 지원하는 연계교통체계 구축방안에서 시내버스를 이용한 통행의 연계 및 보행거리 최소화는 공간적 연계의 대표적 방안이며, 시간적 연계는 육상교통수단의 도착시간과 여객선의 출발시간을 연동화 시키는 방안을 말한다. 교통수단간 출·도착 시간의 연동화가 되지 않으면 과도한 대기시간이 소요되고 결국 도서관광의 활성화를 저해하는 원인이 된다.

다음으로 연계교통정보의 제공이 필요하다. 현재 중앙정부와 지자체에서 제공하는 정보는 교통수단끼리 분리하여 제공하기 때문에 연계교통으로써 정보를 습득하기 위해서는 통행자가 개별 교통수단의 정보를 수집하여 조합해야 한다. 이는 통행의 최적화를 이루기 어려우므로 미리 최적의 연계교통 정보를 구축하여 제공한다면 통행자가 시간적, 금전적 이익을 취할 수 있고 도서관광이 활성화되는 계기가 될 것이다. 도서관광 연계교통정보는 문화관광부나 국토해양부 등 관계기관에서 통합적으로 구축하여 제공하는 방안이 효과적이라 평가된다.

VI. 결론

한국도시연감에 따르면 2009년 현재 우리나라의 도서 수는 3,237개이고 이중 유인도는 470개 이다. 유인도의 시·도별 분포는 전라남도 58.7%, 경상남도 16.6%, 인천광역시 8.1%, 충청남도 7.2%, 전라북도 5.3% 등으로 남해안이 75.3%를 차지한다. 남해안에 유인도가 많다는 것은 다른 의미로 우리나라 최대 관광 수요지인 수도권에서 가장 먼 곳에 도서지역 관광지의 대부분이 있다는 의미이며, 이로부터 도서관광 목적의 통행시간을 절약하기 위해서는 연계교통체계의 효율화가 중요함을 알 수 있다.

본 연구에서는 도서지역 관광 활성화를 위한 연계교통체계 구축 방향을 제시하였다. 주요 내용은 시내버스를 중심으로 하는 터미널 간 연계교통체계의 구축과 보행거리의

도서관광 활성화를 위한 연안-내륙 연계교통체계 구축 방향

최소화, 관광중심 항로에 대해서는 관광객의 편의를 지원하는 여객선 운항계획의 조정, 관광객의 여객선 운임부담을 완화토록 하는 여객선의 대중교통화 방안, 교통수단간 시간적·공간적 연계와 이를 교통정보로 제공하는 방안 등이다.

정부는 남해안을 선벨트, 동해안을 에너지·관광벨트, 서해안을 신산업 벨트로 개발하는 광역권 개발계획을 수립하여 추진 중에 있다. 또한 세 가지 벨트에 공통적으로 해양관광분야가 포함되어있다. 하지만 이와 같이 해양관광의 중요성이 부각됨에도 불구하고 효율적인 연계교통체계가 구축되지 않으면 광역권 개발계획에 차질을 줄 수 있다. 따라서 광역권 개발의 성공 및 도서지역 관광 활성화를 위해서는 지금부터라도 연안-내륙 간 연계교통체계를 효율적으로 구축하는 방안이 마련되어야 할 것이다.

참고문헌

- 교통개발연구원, 『연계교통 활성화방안 연구』, 2004.4.
- 국토해양부, 『연계교통체계구축대책의 수립에 관한 지침』, 국토해양부 훈령 제294호(제정 2009.7.20).
- 국토해양부, 『복합환승센터 설계 및 배치 기준』. 2010.7.
- 국토해양부, 『제1차 복합환승센터 개발 기본계획(2011-2015)』, 2010.9.
- 국토해양부, 『철도역 연계교통 개선대책』, 2011.11.
- 국회사무처, 『우수국회의원연구단체 정책연구보고서』, 2008.
- 권영종, “교통연계 및 환승시스템의 문제점과 개선방향”, 『교통기술과 정책』, 제4권 제1호, 2007, pp.94-102.
- 나강열·정철·조상필, 『전남 도서지역 연륙·연도교 건설 추진방안』, 전남발전연구원, 2009.
- 류재형, “섬과 섬, 섬과 육지를 연결하는 연안여객운송 실태와 정책과제”, 『국토』, 통권358호, 2011.8, pp.40-49.
- 안기명·김현덕·이성윤, “연안여객선관광사업의 활성화 방안에 관한 연구 - 통영지역 주요항로를 중심으로”, 『한국항만경제학회지』, 제24권 제1호, pp.11-22.
- 엄기철·황성수·이범수, 『도서지역의 접근성 개선방향에 관한 연구』, 국토개발연구원, 1997.
- 한국해운조합, 『2010년 연안해운통계연보』, 각 연도.
- 관광지식정보시스템(<http://stat.tour.go.kr>).
- 국가통계포털(www.kosis.kr).
- 국토해양통계누리(<http://stat.mltn.go.kr>).
- 국회법률지식정보시스템(<http://likms.assembly.go.kr/law/>).
- 문화통계포털(<http://culturestat.mcst.go.kr>).

국문요약

도서관광 활성화를 위한 연안-내륙 연계교통체계 구축 방향

최창호

자연경관이 우수한 도서지역을 찾는 관광객이 지속적으로 증가하고 있다. 또한 국민소득 수준과 여가시간의 증가로 장래 도서지역 관광객이 더욱 증가할 것으로 예상된다.

이들 관광객을 지원하는 관광교통의 측면에서 볼 때 연안여객터미널과 육상교통수단과의 연계교통 효율화는 매우 중요하지만 실상은 잘 이루어지고 있지 않다. 이는 연안여객터미널 위치가 육상교통수단의 터미널과 떨어져 있으며 이를 서로 연결해야 하는 시내버스 등 대중교통수단의 지원이 미흡하기 때문이다.

본 연구는 도서지역 관광 활성화를 위한 연계교통체계 개선 방향을 제시하였다. 주요 내용은 시내버스를 중심으로 하는 연계교통체계의 구축과 보행거리의 최소화, 도서지역 관광 특성에 맞도록 여객선 운항계획의 조정, 관광객의 운임부담을 완화하기 위한 여객선의 대중교통화 방안, 교통수단간 시간적·공간적 연계 및 이를 통합교통정보로 제공하는 방안 등이다.

핵심 주제어 : 도서관광, 연계교통, 여객선, 연안여객터미널, 교통정보