

제주, 미래친환경 광역교통체계 구축을 고민할 때이다



박재모
JDC미래사업T/F팀장
관광개발학박사
momo2090@jdcenter.com

요즘 들어 제주도를 사랑하는 사람들이 부쩍 많아졌다. 예전이나 지금이나 한결같이 제주를 사랑하는 신혼여행객들과 함께 요즘 들어 증가세가 확연히 두드러진 가족단위 관광객들부터 바쁜 일상에서 벗어나 슬로우 문화를 즐기려는 올레길 관광객들까지 다양하다. 더불어 몇 년새 급속히 증가한 중국관광객들에게까지 제주도는 또 하나의 한해 천만명이 넘게 방문하는 각광받는 섬 관광지로 거듭나고 있다.

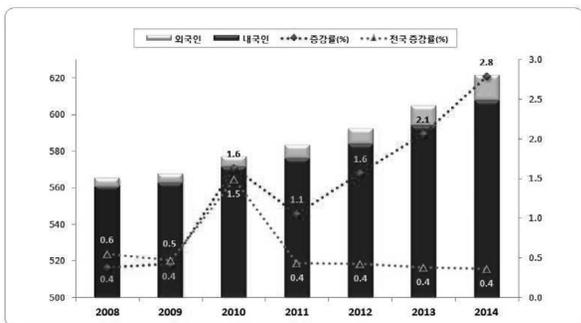
이러한 관광객들의 급속한 증가와 더불어 최근 제주도로의 인구유입은 2010년 순유입으로 전환된 후 그 규모가 크게 증가하여 '14년 12월말 62만명을 돌파하였고(주민등록기준) 앞으로도 그 증가세가 지속될 것으로 예상되며, 내국인뿐만 아니라 외국인도 1만명을 넘어섰고, 특히 외국인은 2011년 이후로 매년 20%이상 증가하고 있다.

인구유입 또한 2014년도 11,100명의 최대 순유입 증가

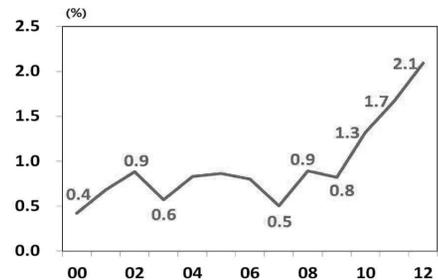
(전국2위)하였고, 이 중 절반이상이 30~40대 젊은 층으로 이루어진 점이 긍정적인 면으로 평가할 수 있으며, '14년 법인업체 1,240곳 신설되어 제주도내 사상 최다등록 기록을 갱신하였다.

이러한 내외국인들의 제주사랑은 실제 제주도라는 섬 지역의 경제에 상당한 긍정적인 영향을 주는 사실이다. 인구 유입에 따른 GRDP 변화 분석 결과, 제주지역 총생산의 약 2.1% 증가('12년 기준 2,016억원)하였고, 이는 1인당 GRDP가 전국 평균을 상회하는 수도권 인구유입 비중이 늘어남에 주로 기인하는 것으로 조사되었으며, 반면, 전남, 울산, 경남, 경북 등 과거에 기여율이 높았던 지역의 비중은 점차 감소하는 것으로 나타났다

또한 제주도 지방세 수입증대와 인구 순유입간의 강한 통계적 유의성이 존재한다는 아래의 분석자료를 바탕으로 판단해봤을 때, 제주도 인구가 순유출에서 순유입으로 전환된 2010년 이후 제주도 지방세 세수 증가율은 전국



자료 : 제주특별자치도



자료 : 통계청

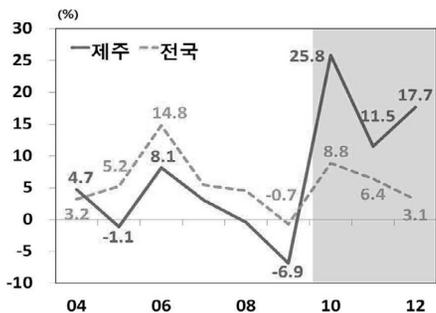
〈그림 1〉 연도별 제주도 내외국인 인구 증감률

〈그림 2〉 인구유입의 지역내총생산 증가효과

〈표 1〉 지역내총생산의 주요 지역별 기여율¹⁾

	2000	2010	2012
서울	41.8	36.1	35.7
경기	-20.9	20.4	25.1
충남	3.7	11.8	9.1
전남	26.7	9.5	6.1
울산	26.0	7.0	5.1
경남	26.4	6.7	5.1
경북	16.1	6.9	4.7
인천	2.2	5.2	3.9

주 : 1) (해당지역 효과)/(전체 효과)
 자료 : 통계청



자료 : 안전행정부(지방세정연감), 통계청

〈그림 3〉 제주 인구 순유입 및 지방세 세수 증가율

평균에 비해 매우 높은 수준을 유지하고 있다고 보여진다.

하지만 이러한 급속한 관광객 및 인구유입은 도시를 관리(공공주체에 의한 도시운영까지 포함)하는 측면에 있어서는 매우 곤혹스러운 일이 아닐 수 없을 것이며, 이러한 혼란에서 발생하는 피해는 고스란히 지역주민들에게 1차적인 피해를 안겨줄 수밖에 없다.

결국 도시를 관리하는 입장에서 관광객이든, 거주민

〈표 2〉 제주도 도시계획상의 각종 인구 추정치

구 분	인구추정치(명)				
	2015년	2020년	2025년	2030년	2040년
2025년 제주광역도시계획 추정치	610,000	640,000	660,000	-	-
제2차제주국제자유도시종합계획 추정치	-	-	700,000	-	-
통계청 예측치	562,962	567,324	569,433	570,446	561,659

1) 한국은행 제주본부 '인구이동이 제주경제에 미치는 영향 및 시사점', (2014.12월 경제브리프)

2) 연간 천만명이 넘게 찾는 관광지라는 제주지역의 특성상 도시기반시설 수요에 대한 인구추정은 상주인구이외에 관광객 체류인구 개념을 더해서 산출하는 방식

이든 총량적인 이용인구를 예측하여 도시 기반시설을 확보하고, 이를 관리하여야 하는데 제주도의 경우 관광객만 1천만명이상에 지역민 60만명이상을 위한 적정한 도시 기반시설을 갖추는데 많은 어려움이 있을 수밖에 없다.

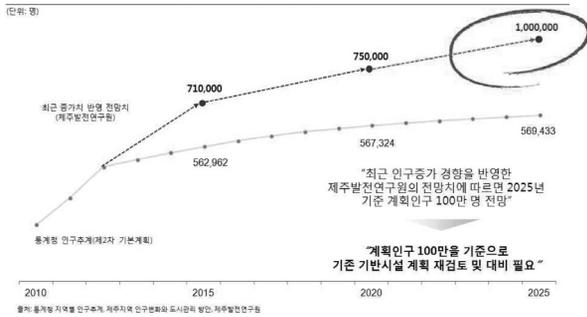
제2차 국제자유도시 종합계획상의 인구예측에서는 통계청의 예측을 언급하면서 출산율 저하 및 인구유출 심화 등으로 2015년부터 제주인구가 감소하기 시작하여 2021년 54.4만명 수준에 머물 것으로 전망된다고 보고 있으며, 국가통계포털의 자료에 의하면 아래 표와 같이 2020년 56.7만명, 2025년 56.9만명으로 추정하고 있다.

하지만 최근의 제주도 인구 유입속도를 감안한다면 제주도 상주인구는 2030년 이전에 이미 80만명에 도달할 것으로 추정되며, 섬 관광지의 특성을 고려하여 방문관광객을 체류인구²⁾ 환산한다면 그 규모는 약 20만명에 이르고, 결국 제주도는 향후 100만명을 기준으로 모든 도시기반 시설들을 준비해야만 한다.

이러한 인구 100만명 시대를 대비하여 필요한 도시기반시설에는 우선 주택, 상하수도, 공항, 항만 등의 여러가지 제주도에 중장기적으로 필요한 기반시설들이 있겠지만, 향후 제주특별자치도의 미래발전을 위해 진지하게 고민해 볼 시설이 바로 친환경 광역교통시설이라고 본다.

특히 '2030년 탄소제로 섬'과 '국제자유도시 제주'를 정책의 주요목표로 삼고 있는 제주도는 지역경제를 활성화하는데 큰 기여를 하고 있는 순유입 인구와 현재 연간 천만명이 넘는 관광객들의 제주방문을 거부할 생각이 아니라면, 가장 시급한 확보시설이 친환경 광역교통체계일 것이다.

이러한 주장의 근거는 다음과 같다. 우선 섬 관광지의 특성상 광역철도연계체제가 도입되지 않은 제주도의 여건상 대중교통이 타 광역시도에 비해 절대적으로 열악함



〈그림 4〉 제주국제자유도시의 인구전망과 시사점

에도 불구하고, 도로 보급률은 높은 관계로 제주도를 방문하는 천만명이 넘는 관광객들의 많은 수가 렌트카를 이용하고 있는 실정이다.

결국 이러한 제주 대중 교통체제의 특성과 현상을 반영하듯 제주지역 렌트카 등록대수는 최근 3년동안 43%가 증가하는데 비해, 제주도의 렌트카 전기차 보급률은 민간 보급율에 비해 턱없이 모자라고 있어 이러한 추세로 렌트카 차량이 등록대수가 증가한다면, 실제 '2030년 탄소제로 섬 제주'의 가장 큰 걸림돌이 될 수 있다.

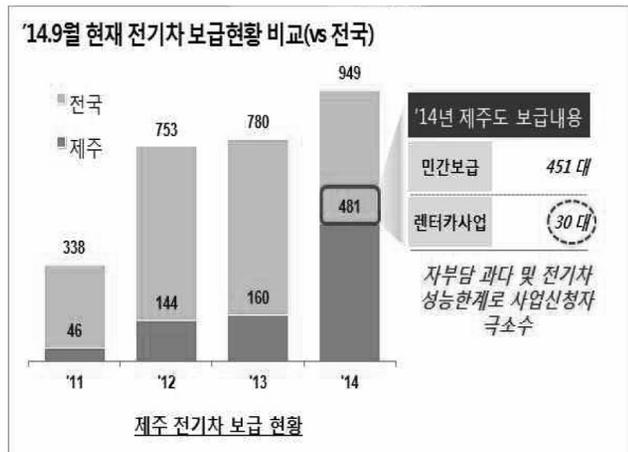
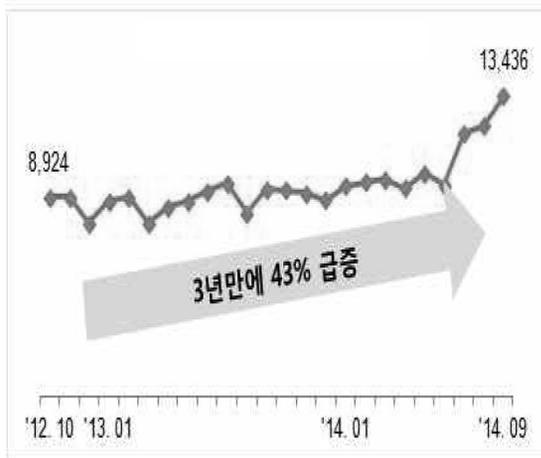
아래 그림에서 알 수 있듯 정부와 제주특별자치도의 전기차 보급정책에 이러한 민간 렌트카를 수혜 대상으로 포함할 수도 없는 문제이고, 민간 렌트카 업체들이 스스로 비싼 화석연료를 사용하는 기존의 렌트카를 기존차량의 2

배에 이르는 전기 렌트카로 스스로 교체하는 것도 사업자 입장에서 만만찮은 일일 것이다.

또 하나의 근거는 최근 들어 제주도 내에서의 교통사고 발생건수의 급증이다. 2015년 3월29일 한라일보 보도자료에 의하면 올해 2월말 기준으로 제주지역 전체 교통사고 건수는 679건으로 지난해 동기 674건보다 0.7% 늘었지만, 렌트카의 교통사고는 올해 69건이 발생해 전년 동기 52건보다 32.7%로 크게 증가했다. 렌트카 사고가 차지하는 비율도 전년 동기 7.7%에서 10.1%로 늘어났으며, 최근 3년간 렌트카 교통사고 건수도 2012년 334건, 2013년 394건, 2014년에는 394건으로 꾸준히 증가하고 있는 상태이다.

이는 비단 렌트카 교통사고만의 문제가 아니다. 렌트카보다 상대적으로 많은 수가 탑승하여 사고발생시 사상사고의 확률이 훨씬 높아지는 수학여행 학생단체버스의 교통사고도 지속적으로 발생하여, 수많은 수학여행학생들의 사상사고도 끊이지 않고 있는 것도 지금의 현실이다.

따라서 이러한 여러 가지 문제를 해결하고, 천만이상이 찾는 국제적인 관광지로 발돋움하기 위해서는 지역의 환경을 보호하기 위해서는 친환경 광역교통체제에 대한 진지한 고민이 시작되어야 할 적기라고 보이며 이는 향후 2천만명이 방문하는 국제자유도시 제주의 장기적인 미래비전의 실현을 위해서 이제는 선택이 아닌 필수적인 고민이 될 수도 있을 것이다. ☺



Source: 제주특별자치도, PwC Analysis

〈그림 5〉 제주 렌터카 등록대수 현황