

해양도시권 관광교통 통합지원체계 구축방향 연구*

- 여수시권과 Bay Area의 비교연구를 중심으로 -

최창호**

Establishing an integrated support system for tourism transportation in a marine city area

- A comparison of Yeosu and the Bay Area -

Chang-Ho Choi

Abstract

The present study examines how to construct a transport system for tourism in the marine city area of Yeosu. An effective tourism transport system is needed in Yeosu to promote ocean tourism in Korea's southern coastal region. The problems in Yeosu's transport system for ocean tourism were identified by comparing it with the Bay Area in the United States; future improvement methods were deduced accordingly.

The transport support system for ocean tourism in Yeosu area was insufficient in many aspects compared with the Bay Area, such as intercity transportation, urban transport systems, and transport information systems. Thus, this study suggests various approaches to building a new ocean tourism transport support system in Yeosu. Connecting transport modes and ocean tourism resources, such as linking intercity and urban transport modes with ocean tourism transport modes, is suggested. It is also recommended that a cooperative transport support system be established for ocean tourism in the neighboring regions of Yeosu. Furthermore, an integrated transport information system for ocean tourism needs to be provided to connect the system efficiently with ocean tourists. This integrated transport support system could lead to a decrease in the cost and time needed for travel.

Key words: Ocean Tourism, Transport System, Yeosu Area, Bay Area, Comparative Study

▷ 논문접수: 2015. 08. 14. ▷ 심사완료: 2015. 08. 24. ▷ 게재확정: 2015. 09. 21.

* 이 논문은 2014년도 전남대학교 연구년교수연구비 지원에 의하여 연구되었음

** 전남대학교 경상학부 교수, jc1214@jnu.ac.kr

I. 서론

국토교통부(2015)는 “해양관광 진흥지구” 도입을 통한 해안과 섬 투자의 활성화 유도 대책을 발표하였다. 그동안 추진해 온 국토해양부(2010)의 『남해안 선벨트 종합계획』, 문화체육관광부(2012)의 『남해안 관광 활성화 방안』 등 다수의 해양관광 개발 계획과 맥을 같이한다. 이같이 전남지역 발전 동력의 일원으로 동부권역을 국제적 해양관광거점으로 성장시키려는 정책을 지속적으로 추진 중이며 대상도시로 여수시가 부상하고 있다. 여수시는 남해안권의 중심에 위치한 도시로 2012 여수세계박람회를 통해 국내의 인지도가 증가하였다.

관광산업이 부가가치가 큰 산업임과 동시에 많은 일자리를 창출시키는 효과는 주지의 사실이다. 이 때문에 전남 동부지역 지자체 대부분이 관광산업 육성을 시정목표로 하고 있으며 보다 많은 관광객을 유치하기 위한 방안을 강구하고 있다. 하지만 기존의 관광 관련 계획이나 운영사례를 살펴보면 중요한 요소를 간과하는데, 바로 관광교통(Tourism Transportation)의 중요성을 낮게 인지하는 점이다.

관광은 정적(靜的)과 동적(動的)의 개념을 모두 내포하고 있다. 관광교통 통합지원체계(integrative support system for tourism transportation)의 중요성은 바로 이 동적인 요소를 충족시켜 관광의 완결성을 높이려는 것이며, 이를 통해 정적 관광 자원의 경쟁력까지 높이는 일석이조의 효과가 있다. 반대로 관광지원 교통체계가 부실할 경우 관광지 사이의 연계가 끊겨 관광객이 되돌아가고 연속적 부가가치의 파생을 기대할 수 없게 된다. 따라서 여수세계박람회 이후 정적으로 머물고 있는 여수세계박람회장을 비롯한 여수시권의 인공적, 자연적 해양관광 요소들을 연계시켜 새로운 동적 관광루트를 발굴할 필요성이 높으며, 이를 위해 관광교통 통합지원체계 구축방향에 관한 연구가 필

요하다.

본 연구는 여수시권을 해양관광거점으로 성장시키는데 필요한 관광교통체계 구축 방향을 강구하는데 목적이 있다. 남해안 해양관광이 활성화되기 위해서는 중심에 위치한 여수시의 관광교통체계 구축이 급선무이며 이를 통해 관광객의 편리성이 제고되어야 하기 때문이다. 연구의 주요 내용은 여수시권을 방문하는 관광객과 권역의 해양관광자원을 상호 연계시키기 위해 필요한 관광교통체계 구축 방향이다. 여수시권의 해양관광 연계 교통체계의 문제점과 개선방안을 도출하고 이를 미국의 베이지역(이하 ‘Bay Area’로 표기)과 비교 연구하여 개선방향을 도출한다. 특히 여수세계박람회 사후활용을 활성화 시키는 일환으로 여수시권의 해양자원을 관광과 연계시키고 부가가치를 창출하는 방안을 교통수단 및 이를 지원하는 시설을 통합하는 측면에서 정립하고자 한다.

도시규모와 관광객 수, 교통시스템을 비롯한 도시기반시설 등에서 차이가 큰 두 지역을 비교하여 여수시권의 개선방향을 도출하는 연구과정에 일부 제한이 있겠으나, 본 연구는 Bay Area를 벤치마킹하여 여수시권의 장래 해양관광 지원 교통체계 구축 방향을 제시하는데 초점을 두고 연구를 진행토록 한다.

II. 해양관광 지원 교통체계의 필요성 및 연구 동향

1. 해양관광 추이 및 지원 교통체계 구축 필요성

문화체육관광부(2012)는 2010년 기준 우리나라 국내 해양관광객의 여행지출 규모가 전체 국민여행지출(16조 8,650억 원)의 약 50%인 8조 4천억 원에 달하며, 2020년에는 63.3%로 늘어나 14조 3천억 원이 될 것으로 추정하고 있다. 연안 유도선, 여객선 등 연안크루즈를 이용한 이용객은 전국에

서 약 550만 명에 이르러 급증하는 추세이며, 특히 남해안 해상국립공원 이용 증가가 두드러지고 있다. 이에 따라 정부에서도 『제1차(2010~2019) 마리나 항만 기본계획(국토해양부, 2010)』등을 수립하였으며, 민간에서도 해양 리조트개발을 확대하고 있다. 국토해양부의 52개 노선 바다둘레길(500여 km), 문화체육관광부의 동해과란길 등 중앙정부 사업 이외에도 각 지자체에서도 올레길, 비렁길 등 다양한 해양테마 관광을 개발하는 추세이다.

표 1. 우리나라 국내 해양관광 활동별 수요 전망

구분	현황 (연도)	2015년	2020년
대형국제크루즈 입항 (척)	129 (‘11)	193	287
연안 소형유람선	5,571 (‘09)	6,273	6,927
해양 생태관광	5,556 (‘10)	6,266	8,023
관광객 (천명)	90,600 (‘10)	108,101	125,411
요트 (해양레포츠)	7,257 (‘11)	8,622	10,329
바다낚시	3,076 (‘09)	4,122	5,261
도서관광	5,356	7,526	10,554

자료: 문화체육관광부(2012)

해양관광객의 활동별 관광패턴 변화를 보면 해수욕, 바다낚시 등에서 도서관광, 생태관광, 소형유람선관광 등으로 전환되고 있다. 따라서 해양관광의 형태가 정적 관광에서 동적 관광으로 변화됨을 알 수 있으며, 이를 지원하는 교통체계의 구축 필요성이 제기되고 있다.

외국인 관광 수요에 관한 기대도 마찬가지다. 아시아 태평양 지역의 관광수요는 중국의 경제성장에 힘입어 연 6.5%씩 증가할 것으로 예상되며, 2020년에는 전 세계 관광수요의 25%를 차지할 것으로 전망하고 있다. 한국을 방문하는 중국인 관

광객 수도 급증하여 2005년의 710천명에서 2009년에는 1,342천명(17.2% 증가), 2010년에는 1,756천명(30% 증가) 등 괄목할 실적을 보이고 있다. 이와 같은 중국인 관광수요는 국제해양크루즈에도 영향을 미쳐 2014년에 461회 입항, 1,058천 명의 승객 등 역대 최고를 기록하였다.

해양수산부·문화체육관광부(2013)는 이에 대응하여 2020년까지 전국에 9개의 크루즈 터미널을 개발할 계획을 수립하였다. 여수시의 경우 2012 여수세계박람회에 대비하여 크루즈 부두를 완공하였고 이후 보강공사를 거쳐 15만 톤급 선박의 접안이 가능하다.

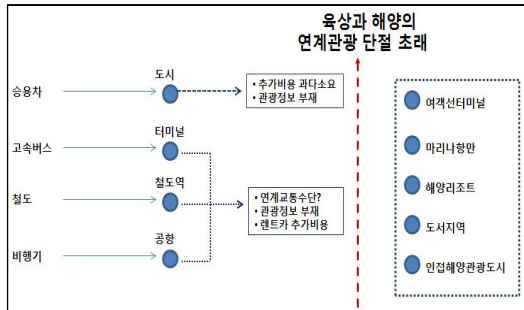
현재 국내에 거주하는 외국인을 제외하면 연안에서 숙박관광을 하며 해양레저스포츠를 즐기는 수요가 높지 않으나, 장래 중국인을 중심으로 체류형 해양관광수요가 증가할 것으로 예상된다. 따라서 외국인의 체류형 해양관광수요에 대비한 교통지원체계 구축도 필요하다.

2. 해양관광교통 통합지원체계의 개관

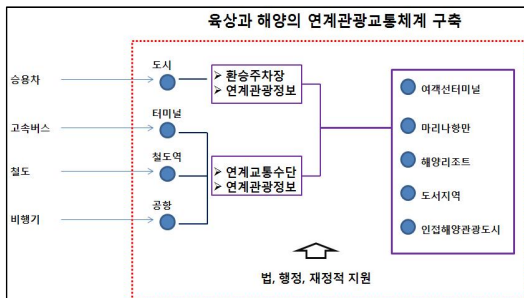
관광 활동은 점(node)과 선(link)이 모아진 네트워크(network)적 성향을 지닌다. 점은 관광지이며 선은 관광지 간의 연계 및 그 자체가 관광상품이 되기도 한다. 그리고 다수의 점과 선이 모여 네트워크가 형성되며 이것이 관광지역이 된다.

관광교통 통합지원체계란 바로 이 네트워크를 효율적으로 구축하는 것이며, 구축은 관광객과 교통수단 및 교통시설 등을 서로 유기적으로 연결해주는 방안이다. 특히 해양도시권에는 내륙의 도시들이 지닌 일반적 관광지원 교통수단인 승용차(택시 포함), 버스(시내버스 및 고속버스), 철도(지하철 포함), 비행기 이외에도 해상교통수단인 선박이 포함된다. 더불어 도시 내부지역 또는 도시 배후 지역에 다수의 해양관광자원이 있는 경우가 많아 육상인 도시와 이들 해양관광자원을 연결시킬 다수의 선이 필요하게 된다. 이에 따라 해양도시권

의 관광교통지원체계는 내륙의 네트워크와 해양의 네트워크가 서로 연결되는 복잡한 형태가 되며 이들 두 네트워크를 효율적인 하나의 광역네트워크로 통합시키는 것이 중요하다.



〈해양도시권 관광교통통합지원체계 구축 전〉



〈해양도시권 관광교통통합지원체계 구축 후〉

그림 1. 해양도시권 관광교통통합지원체계 구축 전·후의 개념 비교

자료: 저자작성

하지만 현재 우리나라의 해양도시권 관광교통지원체계는 그림 1 상단과 같이 육상의 네트워크와 해양의 네트워크가 서로 효율적인 연계가 되지 못하는 상황이다. 원인으로는 개별 네트워크를 구축할 때 도시민과 도서지역 주민들의 각 생활교통에 초점을 두어 외지에서 방문하는 관광객에 대한 배려가 부족했기 때문이다. 이를 해결하는 방안으로는 그림 1 하단에 제안한 육상과 해양의 관광교통을 연계하는 통합네트워크의 구축이 필요하다.

즉, 외지에서 관광객이 해당 도시에 오면 편리하게 해양관광시설에 접근하도록 하는 방안이다. 그리고 경제적 측면에서 새로운 네트워크를 구축하는 것보다 기존에 형성된 육상과 해양 네트워크 간의 연계를 강화시키는 것이 효율적이다.

3. 해양관광교통 관련 연구 동향

해양도시권의 관광교통 통합지원체계에 초점을 두고 연구한 사례는 많지 않다. 다만, 유사 연구사례로부터 본 연구의 방향과 범위를 파악할 수 있다. 우선, 국내에서 이루어진 연구사례는 주로 육상교통수단간의 연계에 초점이 맞추어져 있다. 한국교통연구원(2004)과 권영중(2007) 등의 연구가 있으며, 주로 환승체계의 효율화에 초점을 두고 있다.

해양교통수단의 개선을 논한 연구로는 엄기철·황성수·이범수(1997), 나강열·정철·조상필(2009), 국회사무처(2008), 안기명·김현덕·이성윤(2008), 류재형(2011) 등이 있다. 하지만 이들 연구는 도서지역에 거주하는 주민의 교통편의 증진을 위한 연구이며, 도서지역을 관광하는 외지인의 교통편의에 초점을 두지는 않았다. 엄기철·황성수·이범수(1997)의 연구는 여객선 항로를 증가시키고 운임부담을 줄이는데 초점을 둔 연구이고, 나강열·정철·조상필(2009)는 도서지역의 교통접근성 부족을 연육교 건설을 통해 해결하자는 주장을 담은 연구이다. 또한 국회사무처(2008)의 제안은 신속성이 뛰어난 위그선을 도입하여 도서민의 통행시간 단축과 운행의 정시성을 개선하자는 취지이다. 한편, 안기명·김현덕·이성윤(2008)는 통영지역을 사례로 통영시의 관광자원 대비 연안여객선 운영사업의 진단을 통해 장래 연안여객선의 성장 가능성을 검토하였으며, 이를 통해 해양관광자원과 연안여객선사업의 효율적인 연계전략 수립방안을 제안하였다. 류재형(2011)의 연구는 보다 실증적으로 도서교통의 권익 제고를 위한 연안여객운송의 정책방향을 구체적으로

제시하였다. 그는 여객선 공급 확대를 위한 시장 진입장벽 완화, 노후 여객선을 대체하기 위한 여객선 현대화 유도 방안, 시설편의 증진을 위한 연안여객터미널 및 기항지 접안시설 투자의 확대, 도서민이 부담 가능한 합리적인 여객선 요금제도 추진, 여객선 운임지원 확대 및 국고보조항로의 공공성 강화 등을 제안하였다.

이상의 연구를 살펴보면 해양관광의 활성화 차원에서 육상교통수단과의 연계 강화 및 통합운영체계 구축에 관한 사항은 다루지 않았다. 다만 육상교통을 하천이나 수로의 워터프런트와 접근성을 강화시키기 위한 유사 연구사례가 있다. 성현곤(2009)은 여의도 수상교통수단과 여의도 도시지역의 접근성 강화를 위해 수상교통수단과 육상대중교통수단의 연계 강화 필요성을 제시하였고, 석중수(2013)는 인천 계양역과 아라뱃길 간 지하통로와 경관육교 설치방안을 강구하기도 하였다.

본 연구 취지와 유사한 사례로 육상교통수단과 해양교통수단과의 연계성 강화를 주장한 연구로는 최창호(2012)가 있다. 이 연구는 육상의 대중교통수단 결정점인 철도역과 버스터미널에서 연안여객터미널까지의 접근성 증대 방안을 정리하였다. 하지만 이 연구 역시 기존 대중교통수단들 간의 연계에 국한하여 승용차, 항공 등 다른 교통수단 및 정보제공까지 포함하는 통합지원체계 구축까지 확대하지는 못하였다.

외국의 연구사례도 국내와 마찬가지로 해양관광을 지원하는 특정 목적에 따라 통합지원체계를 연구한 사례는 찾아보기 어렵다. 주요 연구추세는 해양관광교통 지원의 필요성을 제안한 것과 최근 환경오염의 이슈와 함께 지속가능한 관광교통체계의 구축 등에 관심이 있다.

Zhang *et al.*(2005)는 관광산업에서 교통이 가장 중요한 요소 중의 하나이므로 미래의 교통연구에서 해양교통에 관심이 필요함을 제안하였다. 이와 같이 관광지원 교통체계 구축의 필요성은 Sorupia

(2005)도 강조하였다. Butler(1999)은 해양관광교통의 측면에서도 지속가능한 개발을 염두에 두고 계획하는 것이 필요하다는 주장이고, John *et al.*(2006)은 해양관광과 레저 지원교통이 해양생태계에 미치는 영향을 연구한 사례들을 종합하였다. 관광교통이 해양오염에 미치는 영향은 Hall(2001)도 연구하였으며, Buckley(2002)는 보다 구체적으로 서핑여행이 해양생태계에 미치는 영향을 연구하기도 하였다. Lian *et al.*(2014)는 교통체계에 관한 고객 만족이 관광수요에 미치는 사례를 연구하였다. 이밖에도 Lawrence *et al.*(2008), Martín *et al.*(2010), Russoa *et al.*(2002) 등의 관련 연구가 있다.

국토해양부(2010)의 『남해안 선벨트 종합계획』 등 관련 계획에서도 해양관광을 위한 교통수단간 연계 및 통합관리체계에 관한 부분은 다루어지지 않고 있다. 주로 다른 내용은 도로, 철도 등 광역교통시설을 공급하는 계획 정도다. 이와 같은 광역교통 위주의 계획은 실제 관광행위를 지원하는 데 한계가 있으며, 관광지를 연결하는 연계관광역시 창출하지 못한다. 예컨대 승용차 및 도로를 이용한 관광객은 광역 접근성은 좋으나, 지역 내로 들어온 이후에 해양관광을 수행하기 위해서는 추가 교통비용이 소요될 뿐만 아니라 장시간 운전 에 따른 피로로 인해 2차, 3차의 후속관광을 포기하게 된다. 버스나 철도 등 대중교통수단을 이용한 관광객 역시 연계교통시설이 미흡할 경우 관광시설로의 접근성이 떨어져 역시 2차, 3차의 연계 관광을 회피하게 된다.

이처럼 기존의 연구와 관련 계획에서는 특히 해양관광에 접근하는 교통계획이 부족하다. 이로 인해 남해안의 관광경쟁력인 연안이나 도서지역으로의 관광이 이루어지지 않고 주로 지역 간 교통수단의 종착지인 해안도시지역에서 머물다가는 상황이다. 따라서 지역 간 교통수단과 지역 내 교통수단간의 연계, 육상교통수단과 해양교통수단과의 연계를 통한 관광행위의 파생효과를 기대하는 전략

이 필요하다. 특히 육상교통수단과 해상교통수단이 만나는 지점의 연계에 주안점을 두어 관광객이 비용과 시간의 낭비 없이 해양관광을 하고 다시 편안하게 육상교통과 연계되도록 하는 관광교통통합 지원체계 구축 연구의 필요성이 제기된다.

III. 여수시권 해양관광 실태 및 연계교통 문제점 분석

1. 여수시권 해양관광 실태

여수시는 전라남도에 속한 남해안의 주요 해양관광도시로 경상남도과 접하며 다도해상국립공원과 한려해상국립공원의 경계부에 위치한다. 사계절 온화한 날씨(2013년 연평균 14.7℃)와 도서지역의 개발 등으로 연중 다수의 해양관광 관련 관광객이

방문하고 있다. 특히 2012 여수세계박람회의 영향으로 관광객이 증가 추세이다.

표 2는 여수시와 그 배후권역을 방문하는 관광객의 연도별 추이와 관광지 유형별 방문 비중을 정리한 것이다. 2013년 이후 관광객 집계방식이 바뀌어 증감률을 제시하기는 어려우나 여수시의 경우 증가추세로 볼 수 있다. 또한 관광객의 80% 정도가 해양관련 관광활동을 하는 것으로 나타났다. 하지만 인근 순천시, 광양시, 고흥군, 남해군 등은 여수시와 달리 해양관광이 활발하게 이루어지지 않는다. 순천시는 순천만정원, 고흥군은 도서, 남해군은 해수욕장 등을 방문하는 관광객이 집계된 결과이다. 이로부터 현재 여수시 및 주변 지역을 아우르는 여수시권의 해양관광활동은 여수시를 중심으로 이루어지고 있는 것으로 평가된다.

표 2. 여수시 및 배후 해양도시권역의 관광객 추이 및 관광지 유형별 이용 분포

구분	여수시	여수시 배후 해양도시권역				합계	
		순천시	광양시	고흥군	남해군		
연도별 관광객 수 (천명)	2010년	6,378	5,452	2,566	3,145	4,089	21,630
	2011년	7,030	4,264	2,620	2,258	4,984	21,157
	2012년	15,254	4,871	2,622	1,902	5,470	30,118
	2013년	10,414	9,697	236	325	451	21,122
관광지 유형별 방문 비중 (%)	도서지역(섬) 방문	5.6	0.0	0.0	59.4	0.0	6.1
	해안 친수공간 이용 (해수욕장, 워터프런트 등)	42.6	0.0	4.4	0.0	32.4	22.3
	해양인공위락시설 이용 (전시장, 체험시설 등)	28.2	72.2	0.0	0.0	0.0	35.5
	유람선 탑승	3.3	0.0	0.0	0.0	0.3	1.3
	기타관광지 방문	20.3	27.8	95.6	40.6	67.3	34.7
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

주) 1. 관광지식정보시스템(www.tour.go.kr)의 “관광통계 DB”를 통해 관광지방문객통계로 구축된 자료 중, 전국 17개 시도의 유/무료 관광지별 방문객 현황을 2013년 1월부터 12월까지 월별로 취합(정리)한 것으로 해당 지역을 방문한 총 방문객 수와 상이함

2. 주요관광지점 입장객통계 작성지침 변경에 따라 2013년 1월 이후 추정 방식을 통한 입장객수 집계는 이루어지는 관광 지 통계는 제공하지 않음

자료: 관광지식정보시스템(www.tour.go.kr) 통계자료를 이용하여 저자작성

2. 여수시 해양관광지원 연계교통 여건 및 문제점 분석

여수시는 중소도시로서 목포, 포항 등 우리나라의 유사 규모 해양도시와 비슷한 교통여건을 지니고 있다. 광역교통시설로 고속(화)도로, 철도, 항공 등이 있으며 시내버스와 택시가 대중교통수단을 형성한다.

관광객이 이용할 수 있는 교통수단별 특징을 살펴보면, 광역교통수단을 이용하여 여수시로 유출입하는 통행자수는 표 3과 같이 항공을 제외하면 증가 추세이며, 2012년에는 여수세계박람회 개최로 인해 변동이 크다. 2011년 10월 전라선 KTX 운행과 2015년 4월 호남고속철도 개통을 계기로 철도 이용자수가 증가하였고, 여객선 이용자수도 최근 도서지역 관광수요로 인해 증가추세이다. 반면에 항공은 KTX 운행으로 이용수요가 급감하는 상황이다.

타 중소도시와 마찬가지로 광역교통시설을 관광객만을 위해 특화시킬 수는 없다. 따라서 중소도시에서 관광지원 교통체계를 구축한다면 그것은 도시 내부의 교통수단이 되겠으나, 여수시의 도시교통은 관광객을 위해 특화된 교통수단이나 교통시설이 전무한 수준이다. 대중교통수단과 여객선 모두 시민과 도서민의 통행에 적합하게 구축되었고 관광객의

편의를 위한 추가시설은 매우 부족하다.

이는 결국 해양관광활동을 위해 여수시를 찾는 관광객의 불편으로 이어진다. 고속도로나 철도, 항공 등 광역교통수단으로 여수에 도착한 후에 어떠한 형태로든지 해안지역 워터프런트나 도서지역 접근을 위한 연안여객선터미널과 직접 연계되지 못하고 있다. 시내버스나 렌터카, 택시 등 도시교통수단을 이용해야 하며, 특히 시내버스를 이용할 경우에는 정류장 접근을 위한 과도한 보행을 해야 한다.

최창호(2012)는 2012년 기준 여수시 해양관광권역에 속한 여수항과 녹동항의 육상교통수단과 연안여객터미널 간의 연계교통 여건을 제시하였다. 육상교통수단의 출발점은 연안여객터미널에서 가장 가까운 I/C, 철도역, 버스터미널, 공항 기준이다. 표 4에 나타난 바와 같이 육상교통과 해상교통의 연계 여건은 매우 미흡하여 추가적인 비용과 시간 및 보행이동을 요구하고 있다. 연계를 위해서는 시내버스나 렌터카, 택시를 이용해야 하며, 특히 비용절감을 위해 시내버스를 이용할 경우 과도한 보행거리가 발생하여 관광객의 불편함으로 이어진다. 예컨대, 여수연안여객터미널과 여수공항의 연계 시 대중교통수단은 40분이 소요되는 공항버스가 유일하며, 철도역 및 시외버스터미널과의 연계 역시 20분 이상 이동해야 한다. 택시를 이용

표 3. 여수시 교통수단별 이용객 추이

연도	철도		항공		여객선	
	이용객수 (천명)	증가율 (%)	이용객수 (천명)	증가율 (%)	이용객수 (천명)	증가율 (%)
2010	1,015	5.7	655	6.7	1,142	-0.2
2011	1,041	2.6	627	-4.3	1,086	-4.9
2012	2,295	120.4	631	0.6	1,631	88.5
2013	1,399	-39.0	475	-24.6	1,738	6.6
평균증가율(%)		22.4		-5.4		22.5

자료: 여수시(2014)를 토대로 저자작성

표 4. 여수해양권역 연안여객터미널의 육상교통수단 연계 여건 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.
 자료: 최창호(2012, pp.43-59)의 표 9.

할 경우는 신속한 반면에 상당한 비용을 지불한다. 이 같은 여수시의 해양관광지원 연계교통체계의 부실은 결국 관광객에게 추가적인 비용과 시간을 소요하게 만들어 주목적인 해양관광활동에 집중하지 못하는 결과를 초래하고 있다.

통계로 집계되는 여수해양권역 관광객 증가 추세는 연안여객선 수송실적에서 명확하게 나타난다. 2010년의 8개 항로를 이용한 관광객 수는 488천명으로 전체 수송인원의 61.1%였으나 2013년에는 1,206천명으로 79.2%를 차지하였다. 2001년부터 2013년까지 연평균 증가율이 9.1%에 이른다. 2013년의 항로별 이용실적에서 관광객이 차지하는 비중은 표 5와 같으며, 항로에 따라 90% 이상도 점유

한다. 따라서 표 2와 같이 해안지역 워터프런트나 관광시설을 이용하는 관광객 수까지 포함하면 해양 관련 활동을 위한 관광객 수는 더욱 증가하므로 이를 지원하는 교통체계를 구축해야 한다.

표 5. 여수해양권역 항로별 연안여객선 수송실적 및 관광객 비중(2013년)

연안여객선 터미널	항로 명	수송실적				
		합계 (명)	관광객 (명)	비중(%)	도시지역민 (명)	비중(%)
여수	여수-둔병	125,240	93,754	74.9	31,486	25.1
	여수-거문	226,667	166,868	73.6	59,799	26.4
	여수-연도	127,620	45,532	35.7	82,088	64.3
	여수-함구미	96,873	40,696	42.0	56,177	58.0
	여수-서상	453	453	100.0	-	-
	신기-여천	493,864	455,522	92.2	38,342	7.8
	백야-직포	64,232	63,181	98.4	1,051	1.6
	돌산-사도	177,416	177,416	100.0	-	-
녹동	녹동-거문	81,781	80,206	98.1	1,575	1.9
	녹동-신지	39,121	37,225	95.2	1,896	4.8
	녹동-동송	89,699	45,158	50.3	44,541	49.7
합계(평균)		1,522,966	1,206,011	79.2	316,955	20.8

주) 제주도 운항 및 부정기선은 제외
 자료: 한국해운조합(2014)을 토대로 저자작성

IV. Bay Area 해양관광 연계교통시스템 분석

1. Bay Area 특성 및 관광 실태

미국 캘리포니아(California) 주의 샌프란시스코(San Francisco) 시를 중심으로 하는 Bay Area는 San Francisco 시와 San Mateo, Santa Clara, Alameda, Contra Costa, Solano, Napa, Sonoma, Marin 등 9개의 시(city) 또는 카운티(county)이다. Bay Area의 면적은 18,594km²이며 인구는 2013년 현재 8,460천명이다. 1990년 6,020천명, 2000년 6,784천명, 2010년 7,160천명 등으로 꾸준히 증가하는 추세이다. Bay Area에 속한 대표적 도시는 San Francisco, San Jose, Oakland 등이며, San Francisco 남쪽 San Mateo부터 Alameda, Santa

Clara 카운티로 이어지는 지역을 흔히 Silicon Valley로 부른다. 첨단기술과 더불어 교육·문화의 중심지를 이루고 있으며 많은 대학과 연구소·문화시설이 있다.

Bay Area의 관광여건 중에서 해양관광의 중심지는 샌프란시스코(San Francisco) 시이다. 일부 카운티에도 비치(beach)나 해안 트레일(trail)이 있으나 관광목적으로 해양관련 활동이 주로 이루어지는 곳은 샌프란시스코이다. 이로 인해 Bay Area로 통하는 모든 뱃길은 샌프란시스코에서 시작되며, 워터프런트 역시 샌프란시스코에 가장 많이 형성되어 있다. 여수해양도시권에서 해양관광 특성을 연구하려면 여수시를 대상으로 하는 것처럼 Bay Area 지역의 해양관광 특성을 분석하려면 샌프란시스코를 대상으로 하면 된다. 샌프란시스코의 면적은 121km²이며, 인구는 2014년 기준 853천명으로 1990년 이후 연평균 5.9% 증가추세이다.

표 6. Bay Area의 관광산업 추이

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	평균증가율 (%)
방문자 수 (천명)	15,920	16,350	16,510	16,890	2.0
샌프란시스코 숙박	-	6,130	6,190	6,370	1.9
기타 Bay Area 숙박	-	10,220	10,320	10,520	1.5
관광 수입 (천만 달러)	834	846	893	950	4.5
관광산업 종사자 수 (명)	67,122	71,403	74,009	76,834	4.6

자료: <http://www.sanfrancisco.travel/statistics>를 토대로 저자작성

다만, 본 연구에서 사례지역으로 대표도시인 샌프란시스코 만을 대상으로 하지 않고 Bay Area로 확대한 것은 인접한 다른 도시에서도 해양관광활동이 이루어지며 샌프란시스코와 연계관광이 활성화되어 있기 때문이다. 그리고 무엇보다도 본 연구의 대상인 관광교통지원체계가 공조되어 운영되기 때문이다.

샌프란시스코는 여름에 서늘하고 겨울에 따뜻한 지중해성 기후를 보유하고(2013년 연평균 14.1℃), 경승지·오락시설 등이 갖추어져서 수많은 관광객이 모여든다. 공로(空路)와 육로의 발달도 현저하며, 특히 BART(Bay Area Rapid Transit)가 주목받고 있다. Bay Area를 방문하는 관광객이 모두 해양관련 관광을 하지는 않으나 대부분이 직간접적으로 체험을 하고 있다. 특히 샌프란시스코 방문 관광객은 대부분 해양관련 관광지를 경유하므로 해양관광 관련 관광객으로 분류할 수 있다. 샌프란시스코의 연간 방문자 수는 표 6과 같이 2010년 15,920천 명에서 2013년 16,890천 명으로 증가하였고 이로 인한 수입도 2010년 834천만 달러에서 2013년 950천만 달러로 증가하였다.

SFTA(San Francisco Travel Association, 2010)는 매년 방문자 통계를 구축하고 있으며, 2010년에는 연간 방문자 특성 및 경제적 파급효과를 상세히 조사한바 있다. 다만, 샌프란시스코는 대도시이기 때문에 모든 방문자가 관광활동을 하지 않겠

지만 대부분의 방문자는 관광활동을 할 가능성이 높다.

샌프란시스코를 방문하는 목적은 레저가 75.4%로 가장 많으며, 비즈니스 10.6%, 컨벤션/회의 7.1%, 공무여행 0.6% 등이다. 이로부터 샌프란시스코 방문자의 93.7%는 관광관련 활동을 하는 것으로 평가된다. 또한 레저 목적 방문자 75.4% 중에서 Bay Area 외부지역 사람이 차지하는 비중은 장기휴가자 44.6%, 단기휴가자 9.6%로 54.2%이며, Bay Area 거주자가 샌프란시스코를 관광목적으로 방문하는 비중은 21.2%를 차지하고 있다. 레저 목적 방문자의 체류기간은 평균 4박5일이며 4박이상이 51.6%, 3박 21.8%, 2박 17.7%, 1박 8.9% 등이다. 샌프란시스코 방문을 선택한 주요 요인은 도시 분위기/환경 47.7%, 자연경관 41.7%, 식당과 요리 30.7% 등이며, 체류기간 동안 평균 3.9곳의 관광지를 방문하는 것으로 나타났다.

2. Bay Area 해양관광 지원교통체계 분석

샌프란시스코는 47.2km의 해안선에 12km의 워터프런트(waterfront)를 조성하고 있다. 그리고 이 워터프런트를 따라 39개의 피어(pier)가 설치되어 있다. 관광객이 가장 좋아하는 관광지도 PIER 39(49.9%), Golden Gate Bridge(43.6%), Alcatraz Island(39.2%) 등으로 해안 또는 섬이며, Alcatraz Island에 상륙하는 관광객 수가 2011년 기준 140

만 명에 달한다. 또한 PIER 39와 Perry Building에 인접해 Bay Area를 관광할 수 있는 유람선과 여객선 터미널이 조성되어 인접 도시로 선상여행이 활발하게 이루어지며, 요트정박지 역시 다수 조성되어 요트관광이 가능하다. 한마디로 해양관광과 관련된 대부분의 활동이 샌프란시스코에서는 가능한 수준이다.

주목할 점은 12km에 달하는 워터프런트나 Alcatraz Island, 주변의 관광도시인 Sausalito, Sonoma 등으로 접근하는데 불편함을 크게 느끼지 않는다는 점이다. 실제로 SFTA(2010) 조사에서 관광객의 불편사항으로 제시된 것이 부랑자와 노숙인 25.4%, 기상상태의 변화 10.1% 등이 높았다. 관광교통체계에 대해 전반적으로 만족하는 수준이며, 방문자의 98.3%는 샌프란시스코를 재방문할 의사를 보였다.

이 같은 결과가 나타난 배경은 광역교통체계와 도시교통체계가 관광객을 위해 체계적으로 구축되었기 때문이다. SFTA(2010) 조사에서 샌프란시스코 방문을 위해 이용한 광역교통수단은 항공 58.0%, 자동차 28.1%, 철도 및 기타수단 13.9% 등이며, 항공 이용 시 샌프란시스코국제공항 93.5%, 오클랜드국제공항 5.2%, 산호세국제공항 1.3% 등을 이용하였다. BART는 East Bay Area와 샌프란시스코를 연결하는 철도로 5개 노선에 44개 역을 운영하며 5개 역을 추가로 건설 중이다. 샌프란시스코국제공항은 직결노선이며 오클랜드국제공항은 역에서 버스로 연결된다. 자동차로 이동하는 관광객 역시 5개의 고속도로 경로가 있어 전 방위에서 신속한 접근이 가능하다. 일반철도 역시 샌프란시스코를 중심으로 잘 구축되어 있다. Bay Area 서쪽 지역 간을 연결(Giloy~San Francisco)하는 Caltrain 및 Bay Area 동쪽 지역 간을 연결(San Jose~Sacramento~Auburn)하는 Amtrak Capital Corridor 역시 Bay Area 및 주변지역과 샌프란시스코를 편리하게 이어준다. 이처럼 샌프란시스코에 접근하는 광역교통수단은 도로, 철도, 항공 모두 편리하게

구축되어 있다.

다음으로 샌프란시스코 시내 관광을 위해 이용한 도시교통수단을 보면, 택시 38.1%, 승용차 35.1%, 렌터카 14.6%, 대중교통수단 12.2% 등이며, 대중교통수단 이용자의 45%가 BART를, 27.6%가 Cable Car를 탄 경험이 있고 22.9%가 MUNI 시스템을, 18.3%가 F-line street car를 이용한 것으로 나타났다. MUNI 시스템은 Historic Street Car, Light Rail Vehicle, Diesel Buses, Alternative Fuel Vehicles, Electric Trolley Coaches, Cable Car 등을 운영하는 대중교통공사로 미국에서 7번째 큰 교통시스템을 갖추고 연간 2억 명 이상을 수송하고 있다. Cable Car는 샌프란시스코의 대표적 관광교통수단으로 2개 노선 8.8 miles의 선로 위에서 40개 객차를 운행하고 있다. MUNI Pass는 1일, 3일, 7일 동안 MUNI 시스템을 무제한 환승 이용할 수 있는 정기권으로 대중교통수단을 이용해야 하는 관광객들에게 인기가 높다. 이처럼 도시교통수단 역시 승용차나 택시를 이용하지 않을 경우에도 대중교통수단을 값싸고 편리하게 이용할 수 있는 여건이 구비되어 있다.

승용차 중심의 미국 교통 환경으로 볼 때 대중교통의 분담 비중이 매우 높은 편이다. 반면에 승용차 이용 여건도 우수해 관광지 접근성이 확보되고 공영·시설 주차장이 충분히 설치되어 있다. 결국 관광객이 어떠한 교통수단을 이용하더라도 편리성이 확보되어 있다.

샌프란시스코의 해양교통수단은 주로 관광목적으로 운영된다. PIER39와 Perry Building에서 출발하는 3개 노선의 관광유람선과 Perry Building 옆에 연안여객선터미널이 있어 연안을 선회하거나 샌프란시스코와 도서지역을 연결, 그리고 Bay Area 지역 내 도시 간을 연결해주는 역할을 한다. 또한 행사용 선박을 임대하는 경우로 Perry Building 근처에서 운영한다. 관광유람선의 배치 역시 한 곳이 아닌 3km 정도 간격에 2개 지역으로 설치하

여 관광객 집중을 해소하고 접근성의 편의를 제공하고 있다.

해양교통수단을 이용하는 터미널에는 다수의 주차장이 있고 MUNI 시스템이 모든 터미널을 인접 경유하여 편리한 접근이 가능하다. 특히 자전거를 선박에 탑재할 수 있어 터미널의 접근성을 더욱 높이며, 목적지 도착 후에도 자전거 자체가 훌륭한 관광교통수단이 되고 있다.

V. 여수시권과 Bay Area 해양관광지원 교통체계 비교

1. 해양관광 지원교통체계 비교

여수시와 샌프란시스코 모두 긴 해안선을 갖고 있다. 여수시의 해안선은 879.3km(도서지역 포함)이며 샌프란시스코 해안선은 47.2km이다. 이중 관광용도가 될 워터프런트는 여수시 9km, 샌프란시스코 12km가 조성되어 있다. Pier의 경우 여수시는 17개(방파제기능 포함), 샌프란시스코는 39개가 조성되어 있다.

워터프런트와 Pier가 많이 조성된다는 것은 다수의 관광객 집객 효과가 있고 그만큼 다양한 접근교통수단이 필요하다는 의미가 된다. 이 때문에 여수시와 샌프란시스코는 관광교통시스템 구축 여건에 커다란 차이를 보이고 있다. 물론 도시의 규모와 역사에 차이가 있는 두 도시를 직접 비교하는 것은 무리가 있겠으나 관광교통체계 구축이란 관점에서 최소한의 공유시설에 일치성은 보여야 한다.

표 7은 여수시와 샌프란시스코를 방문하는 관광객이 선택할 수 있는 교통수단을 비교한 것이다. 시외와 연결되는 광역교통수단의 종류에는 커다란 차이는 없으나 시내에서의 접근교통수단은 여수시가 매우 부족함을 알 수 있다. 또한 결절점(터미널) 간 연계체계는 비교가 어려울 만큼 차이가 난

다. 이러한 여건을 더욱 악화시키는 것은 교통수단간 운행정보를 전달하는 통합교통정보체계가 구축되지 않은 점이다.

여수시와 샌프란시스코의 교통체계를 비교하면, 우선 접근교통수단의 다양성에서 커다란 차이가 있다. 이는 샌프란시스코가 대도시인 점도 있으나 여수시가 다양한 도시교통수단을 구축하지 못하고 특히 이를 관광교통과 접목시키려는 노력이 부족한 결과로 해석된다.

특히 해양관광활동을 지원하기 위한 결절점 간의 연결에서 두 도시의 차이가 더욱 두드러진다. 샌프란시스코는 다양한 형태의 대중교통수단으로 이들 결절점을 연결해 주는 반면에 여수시는 시내 버스가 극히 제한적 기능을 하고 있으며, 이 공백은 관광객이 장거리 보행을 해야 하는 불편으로 이어진다. 그리고 이러한 불편함을 택시가 매우게 되어 추가비용 발생의 원인이 된다.

통합교통정보체계 역시 여수시는 단편적인 도로 교통 상황만을 국지적으로 안내하는 반면에 샌프란시스코는 자체 관광지원 웹사이트(www.sanfrancisco.travel)와 구글 맵(google map) 등을 통해 각 교통수단별 이용안내와 혼잡정보, 연계정보 등을 컴퓨터나 휴대폰으로 쉽게 접할 수 있다.

2. 장단점 비교 및 여수시 정책방향 도출

여수시와 샌프란시스코를 비교하면, 여수시는 기본적인 도시생활을 영위할 수 있는 교통수단은 구비하였지만 이것이 관광교통을 지원하는 역할은 하지 못하는 것으로 평가된다. 특히 관광활동이 해양으로 확대될 때는 교통체계의 지원이 더욱 부실하다.

샌프란시스코의 해양관광 지원교통체계의 장점은 교통수단별로 위계와 역할이 잘 정립되었다는 점이다. 승용차 이용 관광객과 대중교통을 이용하는 관광객 모두 자신의 경제적 지출 여건에서 합리적 교통수단을 선택할 수 있도록 체계가 잡혀있

표 7. 여수시와 샌프란시스코 해양관광 지원 교통수단 및 연계체계 효율성 비교

구분		여수시권		Bay Area		
중심도시 및 교통연계수단		여수시	연계수단/ 제공수준	샌프란시스코	연계수단/ 제공수준	
해양관광 지원 접근교통 수단의 비교	승용차		○		○	
		주차장	△	공급부족	○	
	버스	시내		△	연계부족	○
		시외		×		○
	철도	시내		△	연계부족	△
		시외		×		○
	항공	국내공항		○		○
		해외		×		○
	해운	국내노선		○		○
		국제노선		×		○
	교통수단 결절점 (터미널) 간 연계 정도	승용차 ↔ 해운		△	주차장	○
		고속/시외버스 ↔ 해운		△	시내버스/ 보행 연계	○
철도 ↔ 해운			△	시내버스/ 보행 연계	○	
항공 ↔ 해운			△	시내버스/ 보행 연계	○	
통합교통 정보체계 구축 정도	실시간 도로교통 정보		△	가변정보	○	
	터미널 운영 정보		△	일부제공	○	
	대중교통 이용 정보		×		○	
	대중교통 연계 정보		×		○	

주) ○, △, ×는 해양관광활동을 지원하는 교통시설(교통수단 포함)의 공급과 운영의 효율화 정도를 나타낸 것임. ○는 교통시설이 공급되어 있고 운영이 잘 되는 수준을, △는 교통시설이 공급되어 있으나 운영의 효율성이 낮은 정도를, 그리고 ×는 교통시설이 부재한 상태를 의미함.

자료: 저자작성

다. 다양한 요금 수준의 공영·사설주차장의 공급과 MUNI Pass가 이를 잘 대변해준다. 또한 교통수단간 연계도 잘 되어 항공과 철도의 연계, 고속철도와 일반철도의 연계, 철도와 버스의 연계 등과 더불어 이들 연계교통수단 중에 교통수단 자체

가 관광 역할을 하는 것도 있어 교통체계가 관광을 지원하는 역할과 더불어 관광활동이 되고 있다. 특히 본 연구에서 주목한 점은 MUNI 시스템의 역할로 해양관광 활동의 출발점과 도착점이 어디든지 편리하게 접근할 수 있는 네트워크를 갖추

었다는 점이다. 반면에 샌프란시스코의 단점은 상대적으로 비싼 교통요금 수준이며, 일부 지역에서 치안상태가 미흡해 대중교통의 심야 이용에 제한이 있다는 점이다.

여수시의 해양관광객 지원 교통체계는 샌프란시스코에 비해 매우 부족하며 해양관광 활성화를 위한 역할을 하지 못하는 것으로 평가된다. 특히 Cable Car, Trolley, Tram처럼 교통수단 자체가 관광시설이 될 수도 있는데 여수시의 경우 이러한 점을 간과하는 것도 문제로 지적된다. 교통수단이 자체 관광시설 역할을 할 경우에는 한 관광지점(node)에서 다른 관광지점(node)까지 관광활동으로 연결(link)하는 역할을 하게 되어 전체 교통동선이 관광활동이 되기 때문이다. 이것은 관광활동의 연속성을 부여할 뿐 만 아니라 더 많은 관광객을 유인하는 파급효과까지 기대할 수 있다. 여수시의 경우 교통비용이 저렴하며 도시규모가 작아 보다 효율적인 해양관광 지원교통체계 구축이 가능하다는 점이 장점으로 꼽힌다.

따라서 여수시는 기존의 도시교통체계를 관광교통 활동을 지원할 수 있도록 재편해야 하며, 특히 접근장소의 분포가 넓은 해양관광 활동을 상호 유기적으로 연계시키기 위한 특별한 교통네트워크를 구축할 필요성이 제기된다. 이를 위해서는 여수시로 접근하는 광역교통체계와 여수시 내부 교통체계와의 효율적 조합과 더불어 이를 해양관광교통체계와 연계시키는 시스템을 새롭게 구축해야 한다. 여기에는 시스템 운영상황을 관광객이 알도록 하는 교통정보 제공과 함께 여수시의 해양관광수요를 인접지역과 공유토록 하는 교통시설과 프로그램까지 포함되어야 한다.

VI. 여수시권 관광교통 통합지원체계 구축방향

1. 해양관광교통 통합지원체계 구축의 기본요소

해양도시권 관광교통체계의 특이점은 도시 내부로부터 해안에 형성된 워터프런트 및 단일 또는 다수의 도서(섬)와 연결하는 교통수단이 필요하다는 것이다. 내륙도시 역시 강이나 호수에 접하는 경우 이를 지원하는 교통수단이 필요하겠으나 교통수단의 종류와 접근성 확보의 정도는 해양도시가 더욱 많고 복잡하다.

해양도시권의 관광교통체계에서 추가되어야 할 교통수단은 워터프런트 접근 교통수단과 도서지역과 도시를 연결하는 교통수단, 그리고 도시의 연근해를 순환하는 유람용 교통수단 등이다. 이들의 해양관광지원 교통수단으로 분류할 수 있다. 따라서 이들 세 가지 교통수단과 기존의 도시교통을 지원하던 육상교통수단과의 유기적이고 편리한 연계가 필수적으로 이루어져야 한다. 육상교통수단은 크게 광역교통체계와 도시교통체계로 구분되므로 여기에 또 하나의 교통체계인 해양관광교통체계를 접목시키는 것이 관건이 된다. 그리고 이를 관광객의 통행계획과 연계시키는 통합교통정보시스템의 구축이 수반되어야 하며, 이를 통해 궁극적으로 교통비용과 통행시간 절감을 이끌어 내야 한다.

2. 광역교통체계와 해양관광교통과의 연계

샌프란시스코를 중심으로 하는 Bay Area의 관광객이 이용하는 광역교통수단은 항공이 58.0%로 다수를 차지하였고 그 다음이 승용차 이용이었다. 반면에 철도와 고속버스의 비중은 낮은데 이는 국토가 광활하고 자동차 교통이 일반화 된 미국이라는 국가적 특징 때문이다. 반면에 여수시권의 경

우 승용차와 철도가 다수를 차지하고 있다. 가장 최근에 공식적으로 집계된 2012 여수세계박람회 기간 광역교통수단의 비중을 보면 승용차 44.7%, 철도 9.2%, 고속/시외 41.7%, 항공 1.3%, 기타 3.1% 이다.

광역교통으로 해양도시권에 접근한 관광객을 해양관련 관광지로 연계시키기 위해서는 터미널 간 (terminal to terminal)의 빠른 수송을 근간으로 해야 한다. 광역교통의 터미널은 공항, 철도역 등이 될 수 있으므로 이들로부터 관광지에 접근하는 시간을 최대한 단축시켜주는 전략이 필요하다.

샌프란시스코를 예로 들면 관광객이 가장 많이 이용하는 광역교통수단은 항공이고 이의 터미널인 샌프란시스코국제공항(SFO)부터 샌프란시스코까지는 BART와 고속도로로 목적지의 터미널(철도역, I/C)까지 직결된다. BART와 고속도로가 끝나는 터미널에는 곧바로 다수의 목적지로 분산되어 해양 관련 관광 등 여러 가지 관광활동을 할 수 있도록 다양한 도시교통수단과 연결되어 있다. 대표적인 연계교통수단이 MUNI 시스템이며, Big-Bus 등 관광용 교통수단과 시내버스, 택시 등도 지원된다.

하지만 여수시의 경우는 광역교통수단의 종착지인 터미널부터 해양관광활동지역과의 연계교통수단이 부족하여 효율적 접근이 이루어지지 않고 있다. 공항에서 이용할 수 있는 공항버스와 택시는 시민들의 일상통행을 지원하기 위한 것이며, 철도역과 시외버스터미널에서 이용할 수 있는 버스와 택시 역시 마찬가지이다.

따라서 샌프란시스코와의 비교를 통해 여수시가 이를 해소하는 방향은 시내부에 위치한 광역교통 터미널과 해양관광시설 간의 연계성을 강화시키는 것이다. 즉, 공항버스 등 광역교통지원 교통수단이나 시내버스 등 도시대중교통수단의 노선을 두 지점 간에 연결시키는 방안이다. 그리고 연계성 강화를 위해 셔틀버스 또는 직결형태로 셔틀기능이 강화된 시내버스 노선을 운영하는 방안이 강구되

어야 한다. 샌프란시스코처럼 다양한 형태의 교통수단과 다수의 노선이 지원되는 경우는 셔틀기능이나 직결노선의 필요성이 낮지만, 여수시의 경우는 대중교통수단의 종류와 노선이 많지 않기 때문에 시내버스의 셔틀 및 직결 기능을 강화시키는 것이 광역교통터미널과 해양관광시설 간의 연계를 강화시켜주는 방안이 된다.

3. 도시교통체계와 해양관광교통과의 연계

도시교통체계는 일반 시민들의 통행지원 기능이 중심이므로 여기에 관광활동을 지원하는 기능이 추가되도록 하는 것이 바람직하다. 다만, 일반적인 도시교통수단이 아닌 관광목적의 교통수단을 추가하는 경우도 있다.

샌프란시스코의 사례를 보면, MUNI는 오랜 역사를 지니고 다양한 형태의 도시대중교통수단을 공급하는 시스템이다. 하지만 여기에 관광지원 기능을 부가시켜 그 자체로도 하나의 관광시설물이 되었을 뿐만 아니라 관광객의 편리성을 배가시키는 역할까지 하고 있다. Cable Car와 Tram, Trolley Bus 등이며 이들을 자유롭게 이용하도록 지원하는 MUNI Pass Ticket 등을 들 수 있다. 또한 이 같은 다양한 도시교통수단은 곧바로 해양관광교통수단과 연결된다. 9km에 이르는 워터프런트와 워터프런트 중간 다수 지점에 해양관광 및 레크레이션 용도의 PIER와 선박 터미널이 있는 샌프란시스코의 특성을 감안하여 MUNI 시스템이 이들과 연결되도록 한다. 이로써 MUNI 시스템 내의 교통수단을 단독 또는 환승하여 해양관광활동 지점까지 접근할 수 있다.

앞서 설명한 바와 같이 여수시는 도시대중교통수단과 해양관광활동 지역 또는 선박 터미널이 이격되어 있다. 워터프런트와 직접 연계되도록 지원하는 도시대중교통수단이 없으며, 대중교통수단의 종류 역시 시내버스에 국한되어 노선 조정의 융통성이 부족하다. 이는 결국 해양관광을 활성화시키

지 못하는 저해요소로 작용하고 있다. 이를 개선하기 위해서는 샌프란시스코처럼 대중교통수단의 노선을 해양관광지 및 선박 터미널에 인접 운행시켜 접근성을 강화시키는 방안이 필요하다. 또한 해양관광지에 대한 유인력을 확대시키기 위해 도시의 관광시설과 해양관광시설 간에 Tram이나 Trolley Bus 등 교통수단 자체가 관광활동이 되는 도시교통수단을 도입하는 방안도 강구해야 한다.

다음은 자전거의 역할 강화이다. 샌프란시스코의 경우 자전거는 단거리 도시교통수단일 뿐 아니라 그 자체가 관광 상품이 되고 있다. 자전거를 통한 워터프린트 경유 관광과 선박에 싣고 인근 도시까지 자전거로 돌아보는 관광활동이 활발하게 이루어져 자전거가 해양관광활동을 촉진시키는 매개체가 되고 있다. 하지만 여수시의 경우 무료인 공영자전거를 제공하지만 그 수가 적고 이용 가능한 지역이 국한되어 있어 해양관광을 촉진시키는 역할을 못하는 실정이다. 따라서 자전거를 도시교통과 해양관광활동을 모두 지원하는 새로운 교통시스템으로 확대 재편하는 방안이 강구되어야 한다.

4. 인접지역과의 해양관광공조 지원교통체계 구축

여수시의 해양관광이 활성화되기 위해서는 관광 자원의 다변화가 이루어져야 하며, 이를 위해 해양도시권에 속한 고흥군, 남해군 등 타 지역과의 통합관광체계 구축이 필요하다. 하지만 여수시의 경우는 고흥군이나 남해군의 관광자원과 연계시킬 관광프로그램이나 선박 노선을 운영하지 않고 있다. 이에 따라 여수해양도시권의 타 지역의 관광을 위해서는 승용차를 이용하여 상당한 우회를 해야 하는 실정이다.

샌프란시스코의 경우 다수의 해양관광선 노선이 인근 도시의 항구까지의 연결되어 있다. 또한 인근 도시의 항구에 기항하지는 않으나 샌프란시스코 만 내부를 순환하거나 선상 행사 전용선을 운

행하는 등 다양한 노선이 추가로 운영되고 있다. 특히 인근도시 항구까지 연결노선의 경우 기항도시의 워터프린트 개발 및 관광산업을 촉진시켜 바닷길로 이어진 해양관광클러스터를 형성시키는 역할도 하고 있다.

하지만 여수시의 경우는 연안여객선 항로와 연안여객선터미널이 관광지원 기능보다는 도서민의 교통 지원에 치중하며, 그 역시 도시대중교통수단과 편리한 연계가 되지 않고 있다. 이로 인해 여수시의 자체 해양관광 활성화는 물론 인접 지역과의 공조도 모두 이루어지지 못하는 실정이다.

이를 해결하기 위해서는 우선 여수시가 인접지역과의 해양관광 프로그램을 만들고 이를 토대로 지원교통체계를 구축하는 방안이 강구되어야 한다. 해양관광프로그램은 육지부 도시와 도서지역의 상륙, 선상에서의 경관관람, 해양체험 활동 등 다양하게 구성하며, 선박의 형태와 운항노선도 이를 지원할 수 있도록 다변화되어야 한다.

그리고 관광여객선터미널은 기존 터미널이 존재 시에는 이를 확충하거나 미흡할 경우는 새롭게 구축해야 한다. 관광여객선터미널의 입지와 규모는 연결되는 도서 및 관광객의 수를 감안해야 한다. 한편, 관광여객선터미널의 기능은 도서지역주민과 공용 또는 분리하는 형태가 있는데, 연안유람선 또는 연안크루즈선의 수요를 감안하여 결정해야 한다. 여수시의 경우는 신항과 구항에 각각 터미널이 설치되어 있으므로 구항은 주민용으로, 신항은 관광객 용도로 구분하는 것이 바람직하다.

5. 해양관광교통 통합지원체계 구축을 통한 교통비용과 통행시간 절감

관광객이 관광활동을 계획하는 과정에서 가장 주안점을 두는 것이 비용절감과 시간의 제약이다. 더욱이 해양관광까지 접목시킬 때는 다수의 교통수단 간 연계가 필요하므로 비용과 시간의 제약 정도가 높아질 수 있다. 따라서 해양관광교통 통

합지원체계 구축에서는 두 요소의 절감방안을 염두에 두어야 한다.

우선 교통비용의 절감을 위해 해양교통수단의 대중교통화를 추진해야 한다. 이를 통해 선박의 운임을 절약하고 교통수단간 환승할인이 가능하도록 해야 한다. 우리나라에서 현재 도서민의 선박 운임을 할인해주고 일부 해양도시에서는 관광객의 선박운임까지 보조해주는 제도가 시행중이나 대중교통 수준의 운임할인의 되지 않고 있다. 따라서 해양교통수단의 대중교통화를 통해 교통비용을 대폭 절감하는 방안이 추진되어야 한다. 또한 단기적으로는 샌프란시스코의 MUNI Pass처럼 대중교통 무제한 이용 정기권을 판매하는 것도 방안이 될 수 있다.

통행시간의 절감은 광역교통수단과 도시교통수단 및 해양교통수단과의 원활한 연계를 통해 가능하다. 이를 위해서는 특히 광역교통수단과 해양교통수단의 운행시간을 상호 조율하는 것이 중요하다. 도시교통수단은 운행노선과 빈도가 높아 비교적 쉽게 조정이 가능하기 때문이다. 숙박관광이 아닌 당일관광을 통해서도 해양관광을 수행하려면 광역교통수단과 해양교통수단의 운행시간 연계와 환승시간 절감이 필요하다.

6. 해양관광 지원 통합교통정보 제공

해양관광 지원 교통시스템을 효율화하기 위해서는 정보망 구축이 매우 중요하다. 정보망의 구축 방향은 관광객이 출발 전에 목적지에서 행할 각종 관광활동에 대한 계획에 맞춰 필요한 시간적 공간적 교통연계정보를 제공하는 것이다. 특히 해양관광활동이 여수시 내부에만 국한되지 않고 인접한 여수 해양도시권 전체로 확대되기 위해서는 관광교통정보 시스템의 구축이 매우 중요하다.

샌프란시스코를 예로 들면, 관광안내사이트와 구글 맵 등을 통해 목적지에 도달하는 다양한 교통수단에 관한 정보를 얻을 수 있다. 그리고 이를

통해 교통비용과 통행손실시간을 최소화시킨다. 도서지역에 접근할 경우에도 해상교통수단이 출발하는 터미널까지 연계정보를 모두 보여주며, 이용할 부두(Pier)와 선박의 운항경로까지 제공한다. 추가로 필요한 사항은 선박의 운항시간을 동일 사이트에서 확인하면 되는 정도이다. 여수시를 비롯해 순천시, 광양시 등 여수 해양도시권의 관광정보는 해당 시청의 홈페이지에 소개되는 관광안내 정도이고, 교통수단별로 매우 기초적인 정보만을 제공하며, 특히 교통수단간 연계정보를 제공하지 않아 출발 전 계획수립이 어렵다. 더욱이 도서지역과의 연계교통수단에 대한 정보는 전혀 제공되지 않고 있다. 우리나라에서 운영되는 포털사이트 역시 육지의 도로 말단 및 대중교통터미널까지의 정보밖에 제공하지 않는다.

해양관련 관광활동은 기상여건과 선박의 운항시간 제한 등으로 육상관광에 비해 제약여건이 많다. 따라서 출발 전에 다양한 정보를 접하고 이를 토대로 짜임새 있는 계획을 수립하는 것이 중요하다. 이 같은 측면에서 여수시권의 관광연계교통정보시스템의 구축은 매우 필요한 여건이다. 또한 정보제공 경로의 다양화를 위해 여수시 및 배후 해양도시권 관련 교통정보를 통합하는 모바일 앱(app)을 개발하여 제공하는 방안 등 최신의 IT 기술과 해양관광지원 교통정보를 접목하는 것도 필요하다.

이와 같은 해양관광 지원 통합교통정보시스템의 구축은 궁극적으로 교통비용과 통행시간을 절감시키는 효과를 주므로 관광객의 증가와 해양관광활동의 활성화를 유도하게 된다.

VII. 결 론

본 연구는 여수시를 중심으로 하는 전남 동부권역을 국제적인 해양관광거점으로 성장시키는데 필요한 관광교통체계 구축 방향을 강구하고자 수행

하였다. 연구의 진행은 여수시권의 해양관광연계교통체계의 문제점과 개선방안을 도출하고 이를 미국의 Bay Area 지역과 비교 연구하여 개선방향을 도출하는 순서로 하였다.

연구 과정에서 여수 해양도시권의 해양관광 지원교통체계는 매우 미흡하며, 이를 미국의 Bay Area와 비교할 때는 다양한 측면에서 더욱 두드러지게 나타났다. 광역교통과 해양관광활동과의 연계 미흡, 도시교통수단의 해양관광 지원체계 부족, 관광객을 해양관광으로 유도하는 정보체계의 부족 등 많은 부분에서 개선사항이 도출되었다. 이에 따라 본 연구는 광역교통체계와 해양관광교통체계와의 연계, 도시교통체계와 해양관광교통체계와의 연계 등 공간구조에 따른 교통수단과 해양관광을 서로 접목시키는 지원교통체계의 구축방향을 제시하였고, 이를 확대하여 여수시 인접지역과의 해양관광 공조 지원교통체계 구축방향을 제시하였다. 또한 관광교통통합지원체계 구축을 통한 교통비용과 통행시간의 절감 가능성도 제시하였으며, 이를 해양관광객과 효율적으로 연계시키도록 해양관광 지원 통합교통정보 제공방향을 제시하였다.

우리나라의 해양관광 수요는 범세계적 추세와 마찬가지로 앞으로 더욱 증가할 것이 예상되며, 남해안 해양관광지역의 중심에 위치한 여수시의 관광수요도 증가할 것으로 예상된다. 정부 역시 크루즈터미널의 증축, 국가마리나항만 개발 등 해양관광수요 증가에 대비한 투자를 하고 있다. 이 같은 상황에서 해양관광 활동을 편리하고 효율적으로 수행하도록 지원하는 관광교통체계의 구축 필요성은 매우 중요하게 제기된다.

본 연구는 아직 우리나라에서 연구사례가 부족한 해양관광 지원 교통체계의 구축방향에 대해 다루었다. 그리고 이를 선진해양관광도시인 샌프란시스코를 중심으로 하는 Bay Area와의 비교연구를 통해 개선점을 도출한 것에 의의가 있다. 하지만 여수시와 Bay Area와의 비교를 통해 여수시의 해

양관광지원 교통체계 구축방향을 모색하려는 연구의 취지로 인해 개별 정책대안별로 상세한 사업내용과 경제성 및 기대효과 까지 다루지는 못했다. 이 점은 본 연구의 한계로 남기며, 후속 연구에서 본 연구가 제시한 정책대안별로 구체적인 방안과 효과평가가 모색되기를 기대한다.

참고문헌

- 국토해양부(2010), “남해안 선벨트 종합계획”.
- 국토해양부(2010), “제1차(2010~2019) 마리나항만 기본계획”.
- 국토교통부(2015), “해양관광 진흥지구 도입계획 관련 보도자료”, 1월 15일자.
- 국회사무처(2008), “우수국회의원연구단체 정책연구보고서”.
- 권영중(2007), “교통연계 및 환승시스템의 문제점과 개선방향”, 『교통기술과 정책』, 제4권 제1호, 94-102.
- 나강열·정철·조상필(2009), “전남 도서지역 연륙·연도교 건설 추진방안”, 전남발전연구원.
- 류제형(2011), “섬과 섬, 섬과 육지를 연결하는 연안여객 운송 실태와 정책과제”, 『국토』, 통권358호, 40-49.
- 문화체육관광부(2012), “남해안 관광 활성화 방안”.
- 문화체육관광부(2012), “남해안 관광콘텐츠 확충 및 브랜드 활용 방안”.
- 안기명·김현덕·이성운(2008), “연안여객선관광사업의 활성화 방안”에 관한 연구-통영지역 주요항로를 중심으로”, 『한국항만경제학회지』, 제24권 제1호, 11-22.
- 엄기철·황성수·이범수(1997), “도서지역의 접근성 개선방향에 관한 연구”, 국토개발연구원.
- 석중수(2013), “계양역과 아라뱃길 연계 방안”, 인천발전연구원.
- 성현곤(2009), “한강수상교통의 육상교통연계체계 구축 및 도시재생전략에 관한 연구”, 한국교통연구원.
- 여수시(2014), 『2013 여수통계연보』.
- 최창호(2012), “도서관광 활성화를 위한 연안-내륙 연계교통체계 구축 방향”, 『한국항만경제학회지』, 제28집 제2호, 43-59.
- 한국교통연구원(2004), “연계교통 활성화방안 연구”.
- 한국해운조합(2014), 『2013 연안해운통계연보』.
- 해양수산부·문화체육관광부(2013), “해양 신산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈산업 활성화 대책”.
- Buckley, R.(2002), “Surf Tourism and Sustainable Development in Indo-Pacific Islands, I, The Industry and the Islands,” *Journal of Sustainable*

- Tourism*, Vol.10 No.5, 405-424.
- Butler, R. W.(1999), "Sustainable tourism: State of the art review," *Tourism Geographies*, Vol.1 No.1, 7-25.
- John, J. and Julia, D.(2006), "The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environments: A review Estuarine," *Coastal and Shelf Science*, Vol.67 No.1&2, 280-292.
- Hall, M.(2001), "Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?," *Ocean & Coastal Management*, Vol.44 No.9&10, 601-618.
- Lawrence, Y and Eddo, C.(2008), "Challenges to Urban Transport Sustainability and Smart Transport in a Tourist City: The Gold Coast," *The Open Transportation Journal*, Vol.2, 29-46.
- Lian Y. and Wang X.(2014), "A Case Study and Application of Customer Satisfaction Evaluation System in Tourist Destinations Based and TDCSI," *Tourism Tribune*, Vol.9 No.5, 1-12.
- Martín, R. and Sánchez, P. R(2010), "Ecological footprint analysis of road transport related to tourism activity: The case for Lanzarote Island," *Tourism Management*, Vol.31 No.1, 98-103.
- Russoa, A. P. and Jan van der Borgb(2002), "Planning considerations for cultural tourism: a case study of four European cities," *Tourism Management*, Vol.23 No.6, 631-637.
- San Francisco Travel Association(2010), *Destination Analysts: Findings, Final Report*, San Francisco Visitor Profile Research.
- Sorupia, E.(2005), "Rethinking the Role of Transportation in Tourism," *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.5, 1767-1777
- Zhang R. M. and XU, H. G.(2005), *Review of Research on Tourism and Transport*, 2005-6.
- 관광지식정보시스템(<http://stat.tour.go.kr>).
- 샌프란시스코관광포털(<http://sanfrancisco.-travel>)

해양도시권 관광교통 통합지원체계 구축방향 연구 - 여수시권과 Bay Area의 비교연구를 중심으로 - 최창호

국문요약

본 연구는 여수시권의 해양관광교통체계 구축 방향을 강구하였다. 우리나라 남해안의 해양관광을 활성화시키기 위해서는 중심에 위치한 여수시의 효율적인 관광교통체계 구축이 필요하기 때문이다.

연구의 진행은 여수시권의 해양관광교통체계의 문제점을 분석하고, 이를 미국의 베이지역(Bay Area)과 비교하여 개선방안을 도출하였다. 연구 과정에서 여수시권의 해양관광 지원 교통체계는 광역교통과 도시교통 및 교통정보 체계 등에서 베이지역에 비해 미흡하게 평가되었다.

이에 따라 본 연구는 광역교통수단과 도시교통수단을 해양관광교통수단과 연계시키는 지원교통체계의 구축방향을 제시하였고, 추가적으로 여수시 인접지역과의 해양관광 공조 지원교통체계 구축방향도 다루었다. 또한 해양관광 지원 통합교통정보 제공방향도 제안하였다. 이 같은 해양관광교통 통합지원체계 구축을 통해서 교통비용과 통행시간의 절감이 가능하게 된다.

주제어: 해양관광, 교통체계, 여수시권, 베이지역, 비교연구