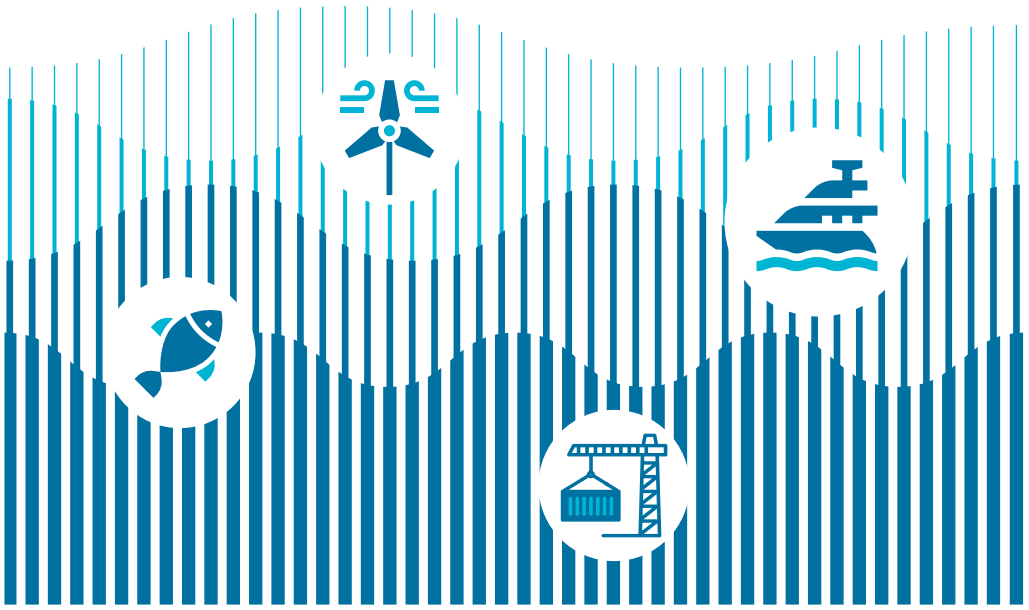
기본연구 2024-01

섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구

Research on Strategies for Establishing a Tourism Network Integrating Islands, Seas, and Rivers

최일선 · 이슬기 · 김예림 · 황태건 · 안유정



KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

기본연구 2024-01

섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구

Research on Strategies for Establishing a Tourism Network Integrating Islands, Seas, and Rivers

최일선 · 이슬기 · 김예림 · 황태건 · 안유정

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	**최일선, 이슬기, 김예림, 황태건, 안유정**
내부연구진	연구책임자 최일선 한국해양수산개발원 경제전략연구본부 부연구위원 공동연구원 이슬기 한국해양수산개발원 경제전략연구본부 전문연구원 공동연구원 김예림 한국해양수산개발원 경제전략연구본부 연구원 공동연구원 황태건 한국해양수산개발원 경제전략연구본부 전문연구원 공동연구원 안유정 한국해양수산개발원 수산정책사업본부 연구원
외부연구진	연구보조원 김성아 한양대학교 도시공간계획연구실 연구원 연구보조원 이채현 경희대학교 스마트관광원 연구원

연구기간	2024. 1. 1. ~ 2024. 10. 31.

보고서 집필내역

연구책임자	최일선 연구총괄, 제1장, 제2장 1절, 제3장 1절, 제4장 1절, 제4장 2절 일부, 제4장 3절, 제5장 1절, 제5장 2절 일부, 제6장
내부연구진	이슬기 제3장 2절, 제3장 3절, 제4장 2절 일부, 제5장 2절 일부 김예림 제2장 2절, 제2장 4절, 제4장 2절 일부, 제5장 2절 일부 황태건 제4장 2절 일부, 제5장 2절 일부 안유정 제2장 3절

산·학·연·정 연구자문위원	박창환 동서대학교 정 철 한양대학교 박진호 경남연구원 채동열 경남연구원 이태겸 한국섬진흥원 심진범 인천연구원 황희정 인천연구원 정경수 해양수산부

※순서는 산·학·연·정 순임

발간사

우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 있고 크고 작은 강들이 바다로 흘러드는 지리적 특성을 가지고 있다. 이러한 자연환경은 오랜 세월 동안 우리의 삶과 문화를 형성해 왔으며, 지역발전의 중요한 기반이 되어왔다. 그러나 그동안 섬과 바다, 강을 아우르는 수계자원들은 행정구역과 부처별 관할에 따라 분절적으로 관리되어 왔으며, 이로 인해 자원의 효율적 활용과 통합적 발전에 한계가 있었던 것이 사실이다.

특히 우리나라 관광정책은 내륙 중심으로 추진되어 연안 및 해양지역의 관광자원이 충분히 활용되지 못했으며, 이는 지역 간 관광발전의 불균형을 초래했다. 2021년 기준 해양레저관광 예산이 문화체육관광부 관광예산의 1/27 수준에 불과하다는 점은 이러한 현실을 단적으로 보여준다.

본 연구는 이러한 문제의식에서 출발하여, 섬·바다·강을 연계하는 초광역 관광 네트워크 구축 방안을 제시하고자 하였다. 특히 주목할 만한 점은 행정구역과 부처의 경계를 넘어 자연자원을 중심으로 하는 유역 기반의 통합적 관광 플랫폼을 구상했다는 점이다. 영국의 템즈강, 독일의 엘베강, 캐나다의 세인트로렌스강 등 해외 선진사례에서 보듯이, 강과 바다를 잇는 관광 네트워크는 지역발전의 새로운 동력이 될 수 있다.

본 연구는 물리적, 심리적, 정보적, 경제적 네트워크라는 다차원적 접근을 통해 지속가능한 관광발전 방안을 제시하였으며, 특히 섬진강~남해안 권역의 시범모델 구상은 향후 정책 추진의 중요한 토대가 될 것이다. 이는 단순한 관광개발을 넘어 지역 간 협력과 균형발전을 도모하는 새로운 패러다임이라 할 수 있다.

본 연구가 우리나라 섬·바다·강 관광의 혁신적 발전과 지역 상생발전에 기여하기를 기대하며, 끝으로 본 연구를 수행한 연구진과 자문위원을 비롯한 관계자 여러분의 노고에 깊은 감사의 말씀을 드린다.

2024년 12월
한국해양수산개발원
원장 김 종 덕

목차

정책제안 _i

요약 _iii

Executive Summary _xi

01 서론 1

제1절 연구의 배경 및 목적 1
1. 연구의 배경 및 필요성 1
2. 연구의 목적 7

제2절 연구의 내용 및 방법 8
1. 연구의 범위 및 주요내용 8
2. 연구방법 10

제3절 선행연구와 본 연구의 차별성 검토 15

02 관광 네트워크 개념과 정책·사례 분석 21

제1절 관광 네트워크의 개념과 기능 21
1. 관광 네트워크의 개념 및 필요성 21
2. 광역권 관광개발과 네트워크형 관광개발 24

제2절 네트워크형 관광개발 정책 동향 분석 27
1. 국내 정책 27
2. 국외 정책 36

제3절 국내·외 유역중심 네트워크형 관광개발 사례분석 45
1. 국내 사례 분석 45
2. 국외 사례 분석 52

제4절 종합분석 71

03 섬·바다·강 관광 여건 및 구조분석 79

제1절 국내 섬·바다·강 관광여건 진단 79
1. 조사대상 및 진단체계 79
2. 5대강 유역 중심 관광여건 진단결과 83
3. 5대강 유역 중심 관광여건 심층분석 96

제2절 섬·바다·강 관광 국민 수요분석 110
1. 조사개요 110
2. 분석결과 118

제3절 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 체계 구축의 시사점 130

04 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축 정책방안 137

제1절 기본방향 137

제2절 섬·바다·강 관광 네트워크 구축을 위한 추진과제 141
1. 섬·바다·강 접근성 기반 네트워크 구축 141
2. 섬·바다·강 자원 기반 네트워크 구축 146
3. 섬·바다·강 정보체계 기반 네트워크 구축 153
4. 섬·바다·강 거버넌스 기반 네트워크 구축 160

제3절 기대효과 166
1. 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 사회·문화적 기대효과 166
2. 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 경제적 기대효과 167
3. 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 환경적 기대효과 168

05 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 시범모델 구상 171

제1절 구상개요 171
1. 목적 및 대상지역 선정 171
2. 주요내용 및 방법 173

제2절 섬진강~남해안 관광 네트워크 시범구상 176
1. 섬진강~남해안 권역 접근성 네트워크 구축 176
2. 섬진강~남해안 권역 관광자원 네트워크 구축 180
3. 섬진강~남해안 정보체계 네트워크 구축 184
4. 섬진강~남해안 거버넌스 네트워크 구축 186

06 결론 및 정책제언 189
제1절 요약 및 결론 189
제2절 정책제언 192

참고문헌 _197

부록 _213

표 목차

〈표 1-1〉 선행연구와 본 연구의 차별성 ····· 20
〈표 2-1〉 거점개발방식과 네트워크형 개발방식 비교·분석 ····· 26
〈표 2-2〉 그레이트 한강 프로젝트 주요 내용 ····· 47
〈표 2-3〉 솔라시도 기업도시 사업 개요 ····· 51
〈표 2-4〉 템즈강 하구 개요 ····· 53
〈표 2-5〉 템즈강 하구 2050 성장 위원회의 대표 협력체 ····· 54
〈표 2-6〉 템즈강 하구 2050 성장 위원회 기본계획 개요 ····· 55
〈표 2-7〉 템즈강 하구 2030 내 장소성 관련 실행계획 ····· 56
〈표 2-8〉 엘베강 하구 개요 ····· 57
〈표 2-9〉 엘베강 하구 실무위원회 구성 ····· 57
〈표 2-10〉 기능 구역별 규모와 레저·관광·스포츠 활성화 전략 ····· 59
〈표 2-11〉 LA 강 하구 개요 ····· 60
〈표 2-12〉 LA 강 종합계획 참여 기관 일부 ····· 62
〈표 2-13〉 세인트로렌스강 하구 개요 ····· 63
〈표 2-14〉 세인트로렌스 실행계획 정부 부처 구성 ····· 64
〈표 2-15〉 캐나다-퀘벡 협정 실행계획 대표 업적 ····· 66
〈표 2-16〉 칼랑강 하구 개요 ····· 67
〈표 2-17〉 싱가포르 도시재개발청의 주요 책임 업무 ····· 68
〈표 2-18〉 국내외 네트워크형 관광개발 정책 ····· 72
〈표 2-19〉 국내·외 사례 종합 ····· 75
〈표 3-1〉 국내 섬·바다·강 관광여건 진단 대상 및 범위 ····· 80
〈표 3-2〉 국내 섬·바다·강 관광여건 진단분석을 위한 구성항목 ····· 82
〈표 3-3〉 5대강 유역 중심 지역경제 부문 진단 ····· 84
〈표 3-4〉 5대강 유역 중심 관광수요 부문 진단 ····· 88
〈표 3-5〉 5대강 유역 중심 관광공급 부문 진단 ····· 92
〈표 3-6〉 한강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황 ····· 97
〈표 3-7〉 금강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황 ····· 100
〈표 3-8〉 영산강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황 ····· 103
〈표 3-9〉 섬진강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황 ····· 106
〈표 3-10〉 낙동강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황 ····· 109

〈표 3-11〉 설문조사 설계 개요 ····· 111
〈표 3-12〉 PART A의 설문내용 구성 ····· 113
〈표 3-13〉 섬·바다·강 연계 관광상품의 속성 및 수준 ····· 114
〈표 3-14〉 여행상품 프로파일 구성 ····· 116
〈표 3-15〉 순위기반 컨조인트 설문 방법 ····· 118
〈표 3-16〉 향후 희망하는 관광 유형 ····· 121
〈표 3-17〉 향후 이용하고 싶은 교통수단 ····· 122
〈표 3-18〉 섬·바다·강 연계 관광 목적지 및 상품 선택 시 고려사항 ····· 123
〈표 3-19〉 향후 희망하는 정보 획득 경로 ····· 124
〈표 3-20〉 섬·바다·강 연계관광 상품 구매 시 고려 요소 ····· 125
〈표 3-21〉 특성별 상품 구매 시 고려 요소 ····· 126
〈표 3-22〉 관광상품별 점유율 예측(가격 통제 시) ····· 127
〈표 3-23〉 관광상품별 점유율 예측 결과(가격 통제 시) ····· 128
〈표 3-24〉 관광상품별 점유율 예측 ····· 129
〈표 3-25〉 관광상품별 점유율 예측 결과 ····· 129
〈표 3-26〉 5대강 유역 관광 여건 심층분석 요약 ····· 132
〈표 5-1〉 LISA 및 BiLISA의 유형 분류 ····· 175

그림 목차

〈그림 1-1〉 유역중심 관광개발 사례 예시 ····· 4
〈그림 1-2〉 연구의 공간적 범위 ····· 9
〈그림 1-3〉 연구방법 ····· 11
〈그림 1-4〉 주요 질적연구 방법 관련 사진 ····· 12
〈그림 1-5〉 연구추진 체계 ····· 13
〈그림 1-6〉 연구단계별 흐름도 ····· 14
〈그림 2-1〉 거점개발방식과 네트워크형 개발방식 ····· 25
〈그림 2-2〉 부산·경남·전남의 중점사업 및 연결성 강화 ····· 28
〈그림 2-3〉 남부권 광역관광 개발계획의 3대 관광권역 및 2대 활성화 축 ····· 32
〈그림 2-4〉 남해안권 발전종합계획 공간구상도 ····· 33
〈그림 2-5〉 메가관광권 개념도 및 5대 메가관광권 구축도 ····· 35
〈그림 2-6〉 최근 광역관광개발 계획 현황 ····· 36
〈그림 2-7〉 일본 광역관광 주유루트 개발 정책의 목적 및 연계 방식 ····· 37
〈그림 2-8〉 일본 광역관광 주유루트 대상지역 연계 방식 ····· 38
〈그림 2-9〉 일본의 DMO에 대한 지원 정책 변화 ····· 39
〈그림 2-10〉 독일 로맨틱가도를 잇는 29개 도시 ····· 41
〈그림 2-11〉 경인아라뱃길 항로 ····· 46
〈그림 2-12〉 국외 내수면-해수면 관광 네트워크 사례 위치도 ····· 52
〈그림 2-13〉 엘베강 하구 기능 구역 구분 지도 ····· 58
〈그림 2-14〉 LA 강 종합계획의 목표 ····· 61
〈그림 2-15〉 칼랑 지역 개발에 대한 시민 참여 ····· 69
〈그림 2-16〉 싱가포르 아이덴티티 코리도어 계획 ····· 70
〈그림 2-17〉 국내외 네트워크형 관광개발 정책 동향 종합 ····· 73
〈그림 3-1〉 국내 섬·바다·강 관광여건 진단체계 ····· 81
〈그림 3-2〉 국내 섬·바다·강 관광여건 지역경제 부문 공간분석 ····· 86
〈그림 3-3〉 국내 섬·바다·강 관광여건 관광수요 부문 공간분석 ····· 90
〈그림 3-4〉 국내 섬·바다·강 관광여건 관광공급 부문 공간분석 ····· 95
〈그림 3-5〉 한강페스티벌(Hangang River Festival) ····· 99
〈그림 3-6〉 금강백제권역 ····· 101
〈그림 3-7〉 세종시의 금강보행교와 빛 축제 ····· 102

〈그림 3-8〉 영산강 느러지 사업 개요 ····· 104
〈그림 3-9〉 섬진강 기차마을 ····· 108
〈그림 3-10〉 섬·바다·강 연계 관광상품 경험자의 이용 행태 종합 ····· 120
〈그림 3-11〉 특성별 상품 구매 시 고려 요소 ····· 126
〈그림 4-1〉 섬·바다·강 연계 관광 활성화를 위한 정책 ····· 138
〈그림 4-2〉 연구의 기본방향 ····· 139
〈그림 4-3〉 섬·바다·강 관광 네트워크 구성(안) ····· 143
〈그림 4-4〉 이쓰쿠시마 육·해상 연계 관광프로그램 ····· 145
〈그림 4-5〉 섬·바다·강 자원 기반 네트워크 구축 방안 ····· 147
〈그림 4-6〉 일본 칸몬해협 연계 관광 네트워크 구축 사례 ····· 149
〈그림 4-7〉 디즈니 크루즈 해적의 밤 선상 파티와 보물섬 사냥 프로그램 ····· 151
〈그림 4-8〉 '이에 프로젝트'의 첫 빈집 갤러리, 카도야 ····· 152
〈그림 4-9〉 섬·바다·강 유휴시설 및 유휴공간 활용 네트워크화 전략 ····· 153
〈그림 4-10〉 해상교통서비스 정보 제공 현황 ····· 155
〈그림 4-11〉 AI 맞춤 여행지 추천 서비스 사례 ····· 156
〈그림 4-12〉 섬·바다·강 유역 통합 관광정보 플랫폼 구축 방안 ····· 157
〈그림 4-13〉 스마트 관광 환경 조성 구축 방안 ····· 158
〈그림 4-14〉 첨단 디지털 기술을 활용한 안전관리 체계 구축 방안 ····· 159
〈그림 4-15〉 섬·바다·강 유역 중심 광역관광 거버넌스 체계 ····· 160
〈그림 4-16〉 주민주도형 섬·바다·강 연계 관광사업의 지역경제 선순환 구조 ····· 163
〈그림 5-1〉 섬진강~남해안 권역 시범모델 연구방법 ····· 174
〈그림 5-2〉 방문 인구와 소비 매출액의 LISA분석 결과 ····· 177
〈그림 5-3〉 방문 인구에 대한 소비 매출액의 BiLISA분석 결과 ····· 179
〈그림 5-4〉 섬진강~남해안 권역 관광자원 네트워크 구축 및 관광루트 예시 ····· 183
〈그림 5-5〉 섬진강~남해안 AI 기반 스마트 모빌리티 서비스 ····· 184
〈그림 5-6〉 섬진강~남해안 거버넌스 네트워크 구축 ····· 187
〈그림 6-1〉 섬·바다·강 관광 네트워크 구축을 위한 추진과제(안) ····· 191
〈그림 6-2〉 섬·바다·강 초광역 네트워크 관광 국가전략 비전 및 목표(안) ····· 193
〈그림 6-3〉 섬·바다·강 초광역 네트워크 관광 거버넌스 체계 ····· 194
〈그림 6-4〉 「해양레저관광진흥법」 개정 방향(안) ····· 195

정책제안

▌분석 내용 및 방법

1. 지방시대 초광역 경제협력의 중요성과 해양레저관광 분야에서의 초광역 경제 협력의 필요성 분석
2. 네트워크형 관광 관련 선행연구 분석 및 정책과 사례분석을 통한 섬·바다·강 관광 네트워크 개발 추진과제 도출
3. 국내 섬·바다·강 관광의 전반적인 현황 및 여건 진단과 국민 수요를 다층적으로 분석하여 섬·바다·강과 연계한 네트워크 관광개발 최적 모형 도출
4. 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축을 위한 추진과제 제시
5. 섬·바다·강 관광과 연계한 네트워크 시범모델 제시를 통한 종합적인 체계 도출

▌정책제안

1. 섬·바다·강 접근성에 기반한 네트워크 구축
2. 섬·바다·강 자원에 기반한 네트워크 구축
3. 섬·바다·강 정보체계에 기반한 네트워크 구축
4. 섬·바다·강 거버넌스 기반 네트워크 구축

요 약

섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구

최일선 · 이슬기 · 김예림 · 황태건 · 안유정

1. 연구목적

- **섬·바다·강과 연계한 관광의 정책적 분절성과 불균형이 심화되고 있음**
  - 연안지역의 관광정책은 해양수산부, 문화체육관광부, 환경부 등 다수 부처에서 개별적·분절적으로 추진 중임
  - 내륙중심의 관광정책으로 인해 연안 및 해양지역의 관광자원 활용도가 저조함
    ※ 2021년 기준 문체부 관광 예산(1조 5,000억 원)이 해수부 해양레저관광 예산(556억 원)의 27배 수준이며, 2014-2020년 전체 관광사업 예산(11조 원) 중 해양관광 투입 예산은 2.8%에 불과함
- **초광역 관광 네트워크 구축을 통한 통합적 발전전략 마련이 시급함**
  - 행정구역을 넘어선 공동의 문제해결과 글로벌 경쟁력 제고를 위한 융복합 네트워크가 필요함
  - 지역 간 협력을 통한 규모의 경제 실현과 관광자원의 효율적 활용이 요구됨
    ※ 영국 템즈강은 2050년까지 약 1,900억 파운드의 부가가치와 130만 개 일자리 창출을 기대함

※ 독일, 캐나다 등도 강과 바다의 연계 네트워크 구축을 통해 관광 활성화를 추진 중임

▪ **본 연구는 다음과 같은 세 가지 목표를 추구함**

- 해양과 내륙을 아우르는 포괄적 유역을 기반으로 한 관광 플랫폼 구축
- 지역 간 협력과 연계 강화를 통한 연안관광 활성화 전략 개발
- 변화하는 관광 트렌드에 대응하는 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 체계 구축

2. 연구의 방법 및 특징

1) 연구방법

▪ **본 연구는 질적연구와 양적연구를 통합적으로 접근하는 혼합방법연구(mixed methods research)를 진행함**

- 문헌조사와 통계분석을 통해 네트워크형 섬·바다·강 관광개발의 정책적 필요성을 규명함
- 국민설문조사를 통한 섬·바다·강과 연계한 관광에 대한 이용실태와 인식을 분석함
- 전문가 자문회의를 통한 관광 네트워크 구축방향과 정책과제를 도출함
- 시범지역 대상 현장조사와 이해관계자 심층인터뷰를 통한 실증적 발전방안을 모색함

2) 연구의 특징

- **다각적 분석을 통해 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축방안을 제시함**

- 문헌연구와 정책자료 검토를 통한 현행 관광개발 정책의 한계와 초광역 연계의 필요성을 도출함
- 관광 수요·공급 통계분석을 통한 구조적 특성과 변화추이를 파악함
- 컨조인트 분석 등 다양한 통계기법을 활용한 관광객의 선호도 분석
- 심층현장조사와 이해관계자 인터뷰를 통한 지역 맞춤형 발전방안의 수립

3. 연구결과

1) 연구결과 요약

- **국내 관광개발은 네트워크 정책으로 전환 중이나, 추진력과 협력체계의 강화가 필요함**

- 관광 네트워크 구축은 개별 지자체가 하기 힘든 규모의 경제를 구현하고, 지역별로 흩어져 있는 관광자원들을 연계해 효율적으로 활용하게 한다는 장점이 있음
- 국내 네트워크형 관광개발 정책들은 거점개발방식에서 점차 네트워크형 개발방식을 추구하는 방향으로 바뀌고 있음
- 상향식 네트워크형 관광개발을 지향하나 대부분 계획 수준에 머물러 있고, 기추진된 지역 주도 정책은 추진력이 약하다는 한계를 보임
- 반면 국외 정책은 정부와 민간 주체 간 협력, 교통인프라 확충, 정보체계 구축, 테마 중심의 관광자원 연계 등을 통해 포괄적인 네트워크형 관광개발을 실현하고 있음

▪ **국내 유역중심 관광개발은 협약과 계획 수준에 그치고 있음**

- 국내 유역중심 네트워크형 관광개발 사례는 주로 강 유역의 인근 시·도 및 관계기관이 강을 이용한 해양관광 활성화를 위해 업무협약을 체결하고, 시도별로 이와 연계된 개별 추진계획을 세우는 형태로 이루어짐
- 현재까지는 사실상 계획 차원에 머무르고 있으며, 실질적으로 섬·바다·강을 연계한 네트워크 사업을 본격적으로 추진하고 있는 곳은 전무함
- 해외사례의 경우에는 내수면과 해수면을 공유하는 이해관계자들이 다양한 방법으로 유역중심의 네트워크를 형성하고 있음

▪ **국내 5대강 유역의 권역을 중심으로 지역경제, 관광수요, 관광공급 측면에서 종합적으로 여건을 진단함**

- 한강~서해안 권역은 지역경제, 관광수요, 관광공급 측면에서 모두 경쟁력이 높아 국내 관광의 중심지 역할을 하고 있으며, 섬진강~남해안 권역은 풍부한 관광자원과 인프라를 바탕으로 해양레저관광 거점으로 성장할 잠재력이 큼
- 반면 금강~서해안과 영산강~서해안 권역은 지역경제 기반이 취약하고 관광수요와 공급 측면에서도 경쟁력이 낮아 장기적인 관점에서의 관광활성화 전략이 요구됨

▪ **국민 수요조사 결과 섬·바다·강 관광상품은 육·해상 복합 교통편에 대한 강한 선호가 나타남**

- 관광상품 가격이 가장 중요한 요소로 나타났으며 특히 여성을 비롯한 젊은층, 관광 미경험자에게 중요도가 높았음
- 60대 이상 고령자와 경험자에게는 교통수단의 편리성 및 체험 활동이 중요한 요소로 나타남
- 컨조인트 분석 결과 모든 응답자에게 공통적으로 '육상+해상 교통편, 자연경관 감상, 휴식·휴양 활동, 로컬 체험'에 대한 선호도가 높았으며, 특히

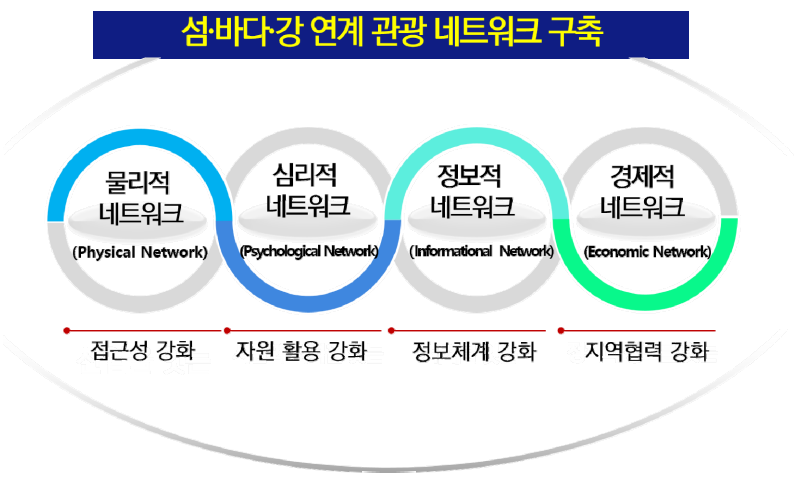
50대 이상을 대상으로 한 프리미엄 상품개발이 필요함

- 상품 가격 차등 분석에서 모든 상품이 30% 이상의 점유율을 보였으며, 이는 소비자가 가격과 구성의 균형을 중시한다는 것을 의미하므로 다양한 상품 구성과 가격 조합을 통해 세분화된 시장 전략이 필요함

▪ **섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 정책적 기본방향은 네 가지 네트워크를 중심으로 설정함**

- 섬·바다·강 관광의 물리적 네트워크(Physical Network), 심리적 네트워크(Psychological Network), 정보적 네트워크(Informational Network), 경제적 네트워크(Economic Network)를 중심으로 관광객의 수요를 충족시키고, 이러한 다차원적인 네트워크 접근법은 지속 가능한 관광발전을 도모하며, 동시에 지역 간 협력과 균형발전을 실현하는 것을 목표로 함

〈섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축 기본방향〉



자료: 저자 작성

- 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축을 위한 정책은 4개의 추진과제로 도출되었으며 이는 ① 섬·바다·강 접근성에 기반한 네트워크 구축, ② 섬·바다·강 자원에 기반한 네트워크 구축, ③ 섬·바다·강 정보체계에 기반한 네트워크 구축, ④ 섬·바다·강 거버넌스에 기반한 네트워크 구축임

〈섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구추을 위한 추진과제〉



자료: 저자 작성

- **섬진강~남해안 권역의 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 시범모델을 구상함**
  - ① 섬진강~남해안 권역 접근성 네트워크 구축, ② 섬진강~남해안 권역 관광자원 네트워크 구축, ③ 섬진강~남해안 정보체계 네트워크 구축, ④ 섬진강~남해안 거버넌스 네트워크 구축을 제안함

2) 정책적 기여

- **본 연구에서 제시한 추진과제를 중심으로 섬·바다·강과 연계한 관광네트워크의 정책 방향성에 대한 논의를 확장하고 체계적으로 대응하기 위한 정책을 제안함**
  - 국가 차원에서 「(가칭) 섬·바다·강 초광역 네트워크 관광 국가전략」이 필요함
  - 섬·바다·강을 초광역적 관광자원으로 통합 관리할 수 있는 체계적인 거버넌스 구축이 필요함
  - 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 지속 가능한 발전을 위해서는 법적·제도적 지원체계 구축이 필요하며, 해양관광 분야의 기본법 성격인 「해양레저관광진흥법」의 범위를 연안관광으로 확대·개정하여 지역 간 협력과 민간 투자가 활성화될 수 있도록 제도적 기반을 마련해야 함

3) 기대효과

- **섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축의 기대효과를 사회·문화적, 경제적, 환경적으로 구분하여 제안함**
  - 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 사회·문화적 기대효과는 지역 간 연계와 협력 강화, 지역주민의 참여 증대, 문화적 융합 촉진일 것으로 기대함
  - 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 경제적 기대효과는 지역경제 활성화 및 일자리 창출, 수계자원 중심의 새로운 관광 네트워크 패러다임의 경쟁력 강화 및 민간투자 유치 확대, 관광객 체류 시간 및 소비증대 등으로 예상됨
  - 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 환경적 기대효과는 지속 가능한 관광개발 촉진, 친환경 교통망 구축, 지역 환경 보전 및 복원 효과에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대함

EXECUTIVE SUMMARY

Research on Strategies for Establishing a Tourism Network Integrating Islands, Seas, and Rivers

Il-Sun Choi · Seul-Gi Lee · Ye-Lim Kim · Tae-Keon Hwang · Yu-Jeong An

1. Purpose

- Policy fragmentation and imbalance in island, sea, and river-linked tourism are worsening.

- Coastal tourism policies are being implemented independently and in a fragmented manner by multiple ministries, including the Ministry of Oceans and Fisheries, the Ministry of Culture, Sports and Tourism, and the Ministry of Environment.
- Inland-focused tourism policies have resulted in the underutilization of coastal and marine tourism resources.

  ※ As of 2021, the Ministry of Culture and Tourism's tourism budget (1.5 trillion KRW) was 27 times larger than the Ministry of Oceans and Fisheries' marine leisure tourism budget (55.6 billion KRW). From 2014–2020, only 2.8% of the total tourism budget (11 trillion KRW) was allocated to marine tourism.

▪ Establishing an integrated development strategy through a super-regional tourism network is urgently needed.

- A convergence network that transcends administrative boundaries is required to address shared issues and enhance global competitiveness.
- Interregional cooperation is essential to achieve economies of scale and to utilize tourism resources efficiently.

※ The Thames River in the UK is projected to generate approximately £190 billion in added value and create 1.3 million jobs by 2050.

※ Countries like Germany and Canada are also promoting tourism by establishing networks that connect rivers and seas.

▪ This study aims to achieve three objectives:

- Build a comprehensive watershed-based tourism platform encompassing marine and inland areas.
- Develop strategies to revitalize coastal tourism through strengthened inter-regional cooperation and connectivity.
- Establish a tourism network system linking islands, seas, and rivers to respond to evolving tourism trends.

2. Methodology and Feature

1) Methodology

▪ This study employs a mixed methods approach, combining qualitative and quantitative research techniques to ensure

a comprehensive analysis.

- The necessity for network-based island, sea, and river tourism development is identified through literature review and statistical analysis.
- A public survey is conducted to analyze usage and perceptions of island, sea, and river-linked tourism.
- Expert advisory meetings are held to determine directions for building the tourism network and to identify policy tasks.
- Field research and in-depth interviews with stakeholders in pilot areas are conducted to explore practical development strategies.

2) Feature

- Proposals for establishing an island, sea, and river-linked tourism network are presented through a multi-faceted analysis.

- Limitations of current tourism development policies and the need for super-regional connections are identified through literature review and policy analysis.
- Structural characteristics and trends are examined through statistical analysis of tourism demand and supply.
- Visitor preferences are analyzed using various statistical techniques, including conjoint analysis.
- Customized development strategies are formulated through in-depth field research and stakeholder interviews.

3. Result

1) Summary

- Domestic tourism development is shifting towards a network policy, but stronger implementation and cooperation frameworks are needed.
  - Establishment of tourism networks offers the advantage of achieving economies of scale that individual local governments cannot realize alone and efficiently utilizing scattered regional tourism resources.
  - Domestic network-based tourism development policies are gradually transitioning from a hub-based approach to a network-based development model.
  - Despite a growing focus on bottom-up, network-based tourism development, most initiatives remain at the planning stage, and the previously implemented region-led policies lack momentum.
  - In contrast, foreign policies are realizing comprehensive network-based tourism development through cooperation between government and private entities, expanded transportation infrastructure, the development of information systems, and the integration of theme-based tourism.
- Domestic watershed-centered tourism development remains limited to agreements and planning stages.
  - Examples of network-based tourism development in Korea's watersheds typically involve local governments and related

agencies near rivers signing MOUs to promote marine tourism using river resources, with each province creating individual plans connected to these agreements.

- Currently, these efforts remain largely at the planning level, and no active network projects currently link islands, seas, and rivers.
- In contrast, international case studies illustrate that stakeholders sharing inland and marine waters form watershed-centered networks through various methods.

▪ A comprehensive assessment of the conditions surrounding Korea's five major river basins was conducted, focusing on regional economy, tourism demand, and tourism supply.

- The Han River to the West Coast region is highly competitive in terms of regional economy, tourism demand, and tourism supply, playing a central role in domestic tourism, while the Seomjin River to the South Coast region holds significant potential to grow as a marine leisure tourism hub, owing to its abundant tourism resources and infrastructure.
- Conversely, the Geum River to the West Coast and the Yeongsan River to the West Coast regions have weaker regional economic foundations and lack competitiveness in tourism demand and supply, necessitating long-term strategies for tourism revitalization.

- The national demand survey reveals a pronounced preference for island, sea, and river tourism products that offer integrated land and sea transportation options.

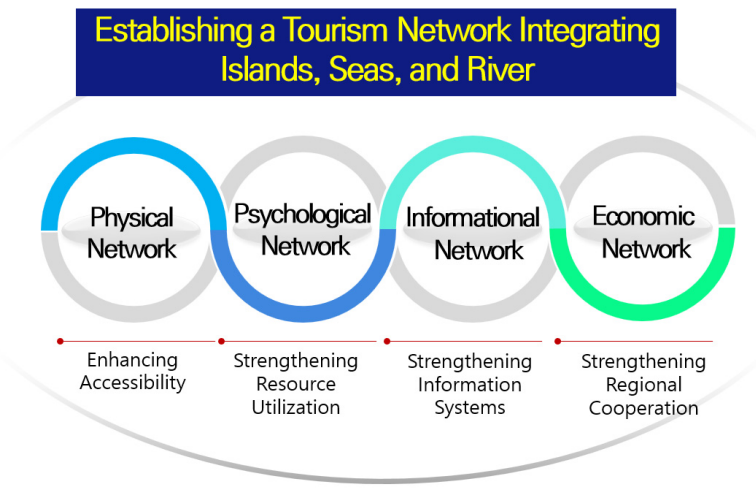
  - Price was found to be the most important factor in tourism products, especially among women, younger age groups, and those with no prior tourism experience.
  - For individuals aged 60 and older as well as experienced travelers, the convenience of transportation and experiential activities were important factors.
  - A conjoint analysis revealed a high preference among all respondents for "land + sea transportation, natural scenery, relaxation and leisure activities, and local experiences," with a notable demand for premium products tailored to individuals aged 50 and above.
  - A price differentiation analysis showed that all products achieved over a 30% market share, indicating that consumers prioritize a balance between price and content, emphasizing the need for segmented market strategies through various product and price combinations.

- The policy foundation for the island, sea, and river-linked tourism network is based on four main networks:

  - The Physical Network, Psychological Network, Informational Network, and Economic Network serve as the foundational pillars of the island, sea, and river-linked tourism network. These networks aim to meet the diverse demands of tourists, foster sustainable tourism development, and promote regional

cooperation and balanced growth through a multidimensional network approach.

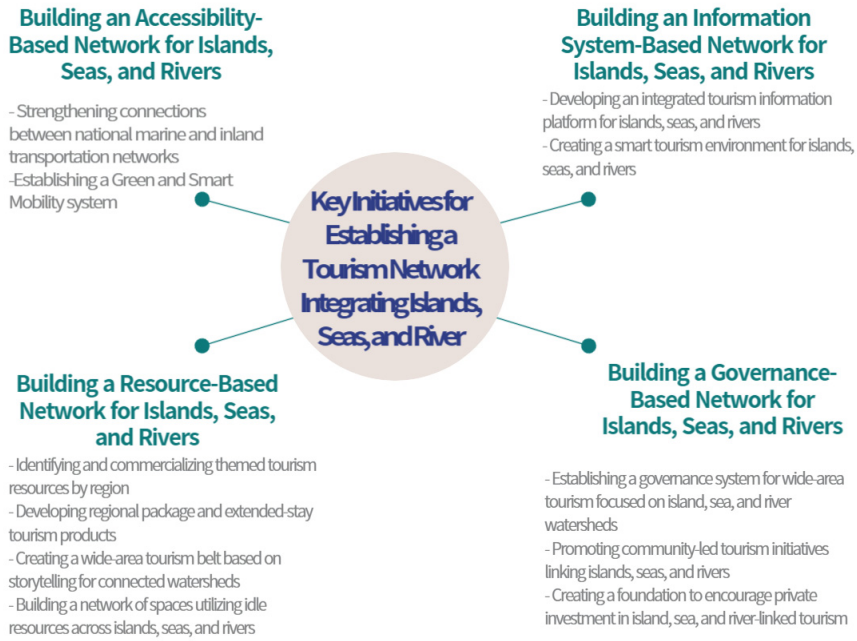
〈Summary Picture 1〉 Basic Direction for Establishing a Tourism Network Integrating Islands, Seas, and River



Source: Prepared by the Authors

- Four key initiatives have been identified for establishing the island, sea, and river tourism network: ① Building an accessibility-based network for islands, seas, and rivers, ② Establishing a resource-based network for islands, seas, and rivers, ③ Developing an information system-based network for islands, seas, and rivers, ④ Creating a governance-based network for islands, seas, and rivers

〈Summary Picture 2〉 Key Initiatives for Establishing a Tourism Network Integrating Islands, Seas, and River



Source: Prepared by the Authors

- A pilot model for the island, sea, and river-linked tourism network in the Seomjin River to South Coast region has been designed.

- It proposes: ① establishing an accessibility network for the Seomjin River to South Coast region, ② building a tourism resource network for the region, ③ creating an information system network, and ④ developing a governance network for the Seomjin River to South Coast region.

2) Policy Contribution

- This study proposes policies to expand discussions and systematically address the policy direction for an island, sea, and river-linked tourism network based on the key initiatives presented.
  - At the national level, the establishment of a "(tentatively named) Island, Sea, and River Super-Regional Network Tourism National Strategy" is needed.
  - A structured governance system is required to manage islands, seas, and rivers as an integrated super-regional tourism resource.
  - To ensure the sustainable development of the island, sea, and river-linked tourism network, a legal and institutional support framework is essential. The Marine Leisure Tourism Promotion Act, which serves as the basic law for marine tourism, should be expanded and revised to encompass coastal tourism, establishing a foundation that encourages regional cooperation and private investment.

3) Expected Outcomes

- The expected outcomes of establishing an island, sea, and river-linked tourism network are proposed in social-cultural, economic, and environmental aspects.
  - The network is expected to strengthen connections and

cooperation between regions, increase community participation, and promote cultural integration.

- The network is anticipated to stimulate local economies and create jobs, enhance the competitiveness of a new water resources-centered tourism model, attract more private investment, and increase visitor stay duration and spending.
- The network is expected to promote sustainable tourism development, support the establishment of eco-friendly transportation networks, and positively impact local environmental conservation and restoration efforts.

01
서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경 및 필요성

윤석열 정부는 대한민국 어디서나 살기 좋은 지방시대를 실현하기 위해 다양한 국정과제를 중점적으로 추진하고 있다. 이 중에서도 '초광역지역연합 구축' 지원 특별법(가칭) 제정(행정안전부), 초광역 지역연합 구축(메가시티 조성)(국토교통부), 초광역권기반 신산업육성(산업통상자원부) 등은 중요한 정책 과제이다. 2022년 2월 3일 국가균형발전특별법 및 국토기본법의 개정을 통해 초광역권 정책추진을 위한 제도적 기반이 마련되었다.[1)]

우리나라 초광역과 관련된 정책 발전 경로를 살펴보면 참여정부의 4대 초광역경제권(2006년), 5대 초광역경제권(2007), 이명박 정부의 5+2 광역경제권, 박근혜 정부의 기초지자체 단위의 지역행복생활권 정책, 문재인 정부의 초광역협력 지원방안 발표(21년 10월 14일), 윤석열 정부의 '대한민국 어디서나 살기 좋은 지방시대' 내 초광역권 관련 국정과제 제시 등이

1) 윤영모(2022), p. 1.

있다.[2] 최근 정책은 초광역권 육성을 중시하고 있으며, 행정구역을 넘어서 공동의 문제해결, 글로벌 경쟁력 제고를 위한 융복합 네트워크를 통한 규모의 경제 실현을 추진 중이다.

우리나라 관광정책은 내륙관광과 해양관광으로 구분되어 있으며, 관광부문을 주관하는 정부부처는 해양수산부, 문화체육관광부, 환경부, 산림청, 국토교통부 등 대부분의 정부 부처에서 개별적·분절적으로 정책을 추진 중이다. 이에 따라 같은 공간을 가지고도 중앙부처의 정책들이 산발적으로 추진되면서 중복 집행이 되거나 투자 효율성이 저하되는 문제점이 나타나고 있으며, 공간·지역 중심의 통합적 정책추진을 통해 관련 정책 간의 연계를 강화하고 시너지를 내기 위한 효과적인 제고가 필요하다.

또한 기존의 내륙중심 관광정책은 연안 및 해양지역의 관광자원을 충분히 활용하지 못한 채 시행되었기 때문에 관광객의 분산이 이루어지지 못했으며, 이는 특정 지역에 관광객이 집중되어 관광자원의 과잉 사용을 초래한다는 문제점을 지니고 있다. 2021년 기준 문체부 관광 예산은 1조 5,000억 원 규모로 같은 해 해수부 해양레저관광과의 소관 예산 556억 원의 27배에 달하며, 2014년부터 2020년까지 관광세부사업에 투입된 약 11조 원의 관광 사업 중 해양관광 투입 예산은 2.8%에 그치는 수준이었다.[3] 이같이 기존의 관광정책은 내륙을 중심으로 정책이 이루어져 지역 간 불균형을 심화시키고, 해양 및 연안지역의 경제 발전 기회를 놓치는 결과를 초래하고 있다.

본 연구는 지역과 부처 중심의 행정적 경계를 넘어, 자원을 중심으로 하는 초광역권 관광 네트워크 전략을 마련하고자 하며, 특히 해양과 내륙을 잇는 유역(watershed)자원을 중심으로 하는 네트워크형 관광정책 추진을

2) 박경현 외(2023), p. 2.
3) 현대해양(2023.4.6.)(검색일: 2024.8.1.)

통하여 지역간 협력 및 상호발전을 목표로 한다.

우리 사회의 문화와 역사, 경제, 사회는 유역을 중심으로 발전해 왔으므로 다양한 역사·문화·관광자원을 보유하고 있다. 이에 따라 섬·바다·강 유역을 중심으로 흩어져 있는 연안문화·관광자원의 체계적인 관리 및 활용방안을 구축하는 것 역시 필요하다. 또한 이를 통하여 기존의 섬관광, 해양관광, 내수면 관광 등 분절된 섬·바다·강 관광의 종합적 관리체계를 구축하고자 한다. 국내의 해양관광 정책을 추진하는 해양수산부는 최근 연안지역과 정책협력을 통하여 지역 해양관광 육성을 추진 중이며, 특히 '남해안 해양레저관광벨트 구축'[4]과 같은 초광역·지역네트워크형 해양관광 정책을 추진하고 있다. 따라서 유역을 중심으로 한 지역 네트워크형 연안관광 체계 정립의 추진이 필요한 시점이다.

한편 지역 협력을 중심으로 하는 네트워크형 관광사업이 지역단위에서 추진 중이므로 중앙정부 차원에서 국가단위의 유역 중심 관광개발 전략을 마련할 필요가 있다. 우리나라의 대표적인 유역 중심 관광개발은 인천·경기·서울을 연계한 뱃길 복원 사업으로 '서울시 그레이트 한강 프로젝트', '인천시 경인아라뱃길 활성화 및 서해 섬 명소화' 사업이 있다.[5] 해당 네트워크 관광개발 사업은 '서해섬~아라뱃길~한강'을 잇는 선박 운항 활성화를 통해 관광·교통기반시설을 조성하고, 아라뱃길 구간을 하천 기본계획상 친수지구로 지정해 친수시설을 설치하는 등 수도권을 대표하는 문화·관광·레포츠 복합공간으로 육성할 계획이다. 사업의 핵심은 여의도 서울항에서 시작하여 서해 뱃길을 통한 접근성 및 이동성 확대, 수상레저시설 및 여가공간 기반 조성 등을 담고 있다.[6] 해당사업은 향후 한강을 중심으로 경인 아라뱃길과 연결하고 서해(인천항)로 이어지는 뱃길을 조성하여 여의도에 국

4) 남해안 해양레저관광벨트 구축은 부산·경남·전남 남해안권의 초광역 협력 프로젝트로 수도권에 대응하는 큰 대응축으로 성장할 수 있도록 거점을 육성하는 것이 핵심임.
5) 인천일보(2023.8.7.)(검색일: 2024.1.2.)
6) 인천광역시 보도자료(2023.8.2.)(검색일: 2024.1.3.)

제여객터미널을 구축하고 크루즈관광 활성화까지 나아가는 것으로 계획하고 있다.[7)]

〈그림 1-1〉 유역중심 관광개발 사례 예시



자료: 서울특별시(2023). pp.35-36.

해당 프로젝트는 서울~경기~인천을 연결하여 한강과 서해안 권역을 중심으로 하는 섬·바다·강을 포괄하는 초광역 관광 네트워크를 구축하고 이를 통한 글로벌 관광체계 육성을 최종 목표로 진행 중이다. 한편 이러한 지역 단위의 개발계획은 경제적 여건이 좋은 대도시를 중심으로 이루어지고 있어 지역적 불균형을 심화하고 있으며, 중앙정부가 이를 뒷받침할 수 있는 규제완화 및 정책지원 방안이 함께 이루어졌을 때 시너지를 낼 수 있다. 이 밖에 지역의 유역 중심 관광 네트워크 연구는 낙동강권, 섬진강권 등 강문화권을 중심으로 협력적 광역관광사업 추진체계를 구상하고 있으나, 주로 내륙권을 중심으로 연구가 진행되고 있으며 사업의 실질적인 추진이 어려운 것이 현실이다.

세계적으로도 해수면과 내수면을 연계하여 유역 중심의 휴양 및 여가활동을 연계하려는 개발 사례 역시 트렌드로 나타나고 있다. 유럽의 템즈강(영국), 엘베강(독일), 북미의 LA강(미국), 세인트 로렌스강(캐나다), 아시아의 칼랑강(싱가포르) 등은 하구에 위치해 있는 내수면과 해수면의 수자원을

7) 서울특별시 보도자료(2023.4.10.)(검색일:2024.1.2.)

활용한 휴양 및 여가활동을 장려하고 지역간, 산업간, 정부간 네트워크 구축을 추진하고 있다.

영국 런던의 템즈강은 2016년 3월에 '템즈강 하구 2050 성장 위원회(Thames Estuary 2050 Growth Commission)'를 설립하고 거버넌스를 구축하였다. 그리하여 템즈강을 영국의 최대 항구로서의 입지를 다지면서 거주지의 역할과 더불어 관광목적지의 역할을 확립하도록 하고, 환경 생태학적 가치를 보전하는 공간조성 개발을 추진 중이다. 이를 통하여 2050년까지 약 1,900억 파운드의 총부가가치와 130만 개의 일자리 창출을 기대하고 있다.[8] 캐나다 퀘벡 세인트로렌스강 역시 정부(해양수산부, 환경기후변화부, 교통부, 공원관리국 등), 지역사회, 산업체 등이 강과 바다의 연계 네트워크 구축을 위하여 협업 중이다.[9] 또한 독일 함부르크의 엘베강은 2012년부터 '엘베강 하구 실무위원회(Elbe estuary working group)'를 구성하여 '엘베강 하구 통합관리계획(Integrated management plan for the elbe estuary)'을 추진하고 있으며, 다채로운 생태 지리학적 특성과 관광요인을 고려한 레저·관광·스포츠 활성화 전략을 제시하고 있다.[10] 이들 사례의 공통점은 강과 바다의 네트워크 전략을 통하여 자연적이고 환경적인 관광 잠재력을 함양할 수 있는 관리 전략이 필요하다는 것을 강조하고 있다는 점이다.

마지막으로 살펴볼 것은, 급격한 관광 트렌드 변화에 대응하는 자연·지역 중심 연안관광 산업의 생태계 구축이 필요하다는 것이다. 팬데믹 이후 사회·경제 전반의 구조가 변화하였다. 뉴노멀 시대에 도래하면서 앤데믹 시대 여행 트렌드로는 워케이션, 로컬관광, 생활관광, 탄소중립 관광 등이 제시되고 있다.[11] 특히 고밀도의 시설 관광 위주였던 기존의 관광 방식에서

8) Thames 2030 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)
9) St. Lawrence Action Plan 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)
10) Elbe estuary working group(2012), pp. 28-29.
11) 한국문화관광연구원(2023), p. 26.

저밀도의 자연관광을 중심으로 하는 방식으로 관광의 선호도가 변화하고 있어, 이러한 관광 트렌드에 대응하는 연안관광 생태계 구축이 시급한 실정이다. 관광 산업적 측면에서 자연·지역 중심의 연안관광 네트워크 생태계는 새로운 관광 콘텐츠 제공으로 인한 산업적 효과를 기대할 수 있다. 결과적으로 섬·바다·강 자연을 중심으로 이루어지는 관광 네트워크 구축을 통하여 급격히 변화하는 관광 트렌드에 대응하고 수요자의 니즈를 반영하는 정책연구가 필요한 시점이다.

이상의 논의를 종합해 볼 때, 자연자원의 특성을 고려한 초광역 관광 네트워크 구축은 지역 간 연계·협력을 통한 상생발전에 기여할 수 있을 것으로 기대된다. 그러나 기존 연구는 내륙 중심의 관광권 설정에 치우쳐 있어, 해양과 내륙을 아우르는 종합적인 관광 네트워크 구축 방안에 대한 논의는 미흡한 실정이다. 관광 네트워크는 기존의 내륙 중심 관광정책의 한계를 극복하고 최적의 자원 활용, 경제적 효과의 증대, 융복합 네트워크 구축을 통한 글로벌 경쟁력 강화, 섬·바다·강 등 수계자원을 체계적으로 관리하는 환경의 보호 및 지속 가능성을 모두 달성할 수 있는 접근 방식이다.

이러한 관점에서 본 연구는 초광역권 관광 네트워크 전략이 해양과 내륙의 유기적 연결을 통해 지역 간 협력 및 상호발전을 도모할 수 있는 중요한 방식이 될 수 있음을 제시한다. 특히 유역을 중심으로 한 네트워크형 관광정책은 지역 간의 협력과 합의를 중시하며, 연안과 내륙 지역의 상호발전에 기여할 것으로 기대한다. 이를 통해 국가 차원의 관광정책, 그중에서도 유역에 기반한 관광정책 수립에 유용한 시사점을 제공할 수 있을 것으로 기대된다.

2. 연구의 목적

본 연구는 세 가지 핵심 목표를 지향한다. 첫째, 해양과 내륙을 아우르는 포괄적인 유역(watershed) 기반의 관광 플랫폼을 구축함으로써, 섬·바다·강을 연결하는 통합적인 관광 네트워크를 형성하는 방안을 탐색한다. 이는 지역의 자연·문화 자원을 최대한 활용하여 관광객들에게 다양한 경험을 제공하는 동시에 지속 가능한 관광 발전을 도모하는 데 기여할 것이다.

둘째, 지역 간의 협력과 연계를 강화하여 연안관광 활성화 전략을 개발하고자 한다. 이를 통해 관광 부문에서 그간의 지역 간 불균형을 해소하고, 연계 발전을 통한 균형 있는 성장을 추진하고자 한다. 이러한 접근은 지역 경제의 활성화 및 국내 관광산업의 전반적인 경쟁력 강화에도 중요한 역할을 할 것이다.

마지막으로 급변하는 관광 트렌드와 관광객의 다양한 요구에 신속하게 대응하여 섬·바다·강을 연계한 관광 네트워크 체계를 구축하고자 한다. 이는 관광객들이 체감할 수 있을 만한 해양관광 정책의 개발에 기여함으로써, 국민 삶의 질 향상과 국내 해양관광산업의 지속 가능한 성장을 도모하고자 한다. 이 과정에서 관광객의 선호와 행동에 대한 체계적인 분석을 통하여 맞춤형 해양관광 상품을 도출하고, 이를 통해 지역 해양관광의 새로운 가치를 창출하고자 한다.

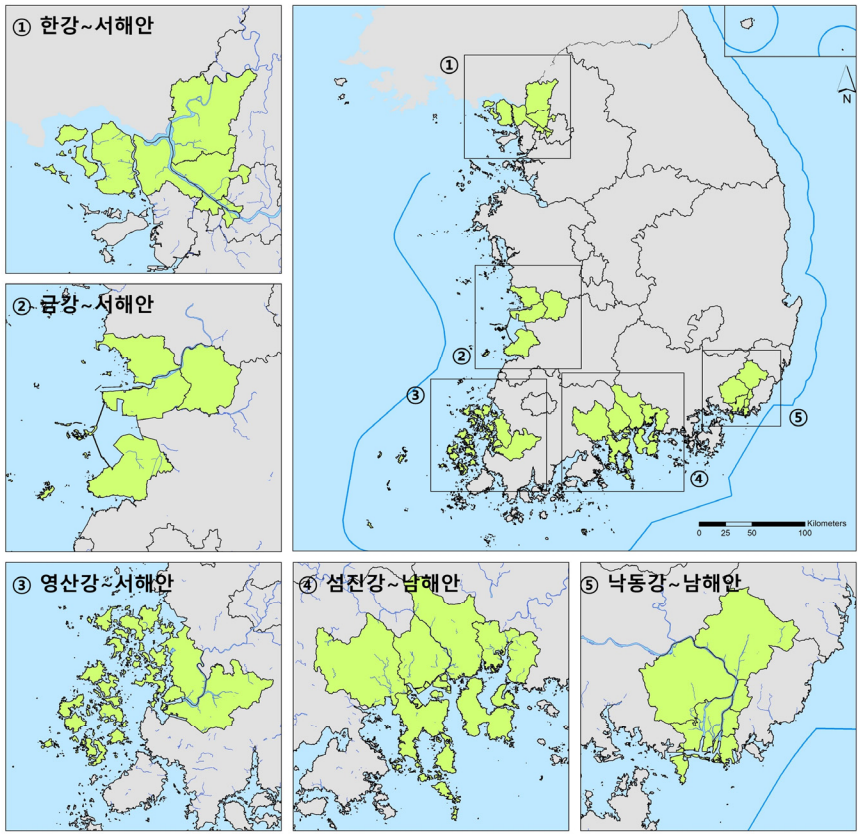
제2절 연구의 내용 및 방법

1. 연구의 범위 및 주요내용

본 연구는 우리나라의 섬·바다·강을 연계한 수계자원 중심의 관광 네트워크 구축의 가능성을 탐색하고, 이를 통한 관광 활성화 및 지역 개발 방안을 제시하고자 한다. 이에 따라 본 연구의 공간적 범위는 유역을 중심으로 한 주변 내륙 및 해안 지역으로 섬과 바다와 강을 중심으로 한 지역으로 한정하고자 한다.

기존 연안지역의 공간적 범위는 「연안관리법」 제2조에 따라 연안해역(바닷가, 바다)과 연안육역(무인도서, 육지쪽 경계선으로부터 500미터~1천미터)을 보유하고 있는 지역을 뜻한다. 이와 함께 유역은 제1차 국가물관리기본계획(2021~2023)에 따라 우리나라 4대 유역(한강, 낙동강, 금강, 영산강·섬진강)으로 하되, 실질적으로 섬·바다·강을 중심으로 한 관광정책 연계가 가능한 유역의 하구 중심으로 한정하고자 한다. 이러한 5대강 유역 중심의 관광 네트워크 구축은 법적 정의와 정책 일관성을 유지하면서 환경적, 경제적, 사회적 효과를 극대화할 수 있는 적절한 접근 방식으로 판단된다.

〈그림 1-2〉 연구의 공간적 범위



자료: 저자 작성

본 연구는 총 6개의 장으로 구성되어 있으며, 각 장의 주요 내용은 다음과 같다. 1장에서는 내륙과 해양관광으로 분리된 현행 관리체계와 정책적 접근의 한계점을 지적하고, 이를 극복하기 위해 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축의 필요성을 제시하고자 한다. 2장에서는 연구의 이론적 토대를 마련하기 위해 관광 네트워크의 개념과 특성, 기능을 검토하고, 국내외 네트워크형 관광개발 정책의 동향과 구체적인 사례를 분석하여 시사점을 도

출하고자 한다. 3장에서는 우리나라 5대강 하구에서부터 연안해역과 연안육역, 섬으로 이어지는 공간적 범위를 대상으로 섬·바다·강 관광의 여건과 구조를 진단한다. 이를 위해 관광의 수요, 공급, 정책 측면에서의 실태와 문제점을 분석하고, 최적의 네트워크 관광개발 모형을 도출하고자 한다. 4장에서는 앞선 분석결과를 바탕으로 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축의 기본방향을 설정하고 추진과제를 도출하고자 한다. 5장에서는 섬진강-남해안 관광 네트워크를 시범모델로 설정하여 구체적인 구상방향과 모델을 제안함으로써 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 종합적 구축 방안에 대한 예시를 마련하고자 한다. 마지막으로 6장에서는 연구의 주요 결과를 요약하고 정책적 시사점을 도출하여 향후 초광역 연안관광 발전을 위한 정책 제언을 제시한다.

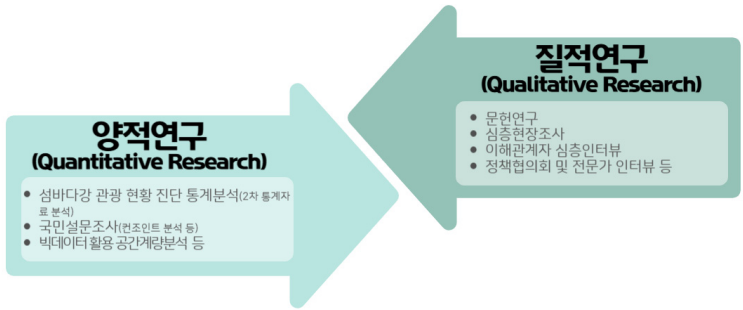
2. 연구방법

본 연구는 연구목적 달성을 위해 질적연구와 양적연구를 병행하는 혼합방법연구(Mixed Methods Research)를 활용하고자 한다. 혼합방법연구는 정량적 데이터의 광범위한 범위와 통계적 분석의 장점을 정성적 데이터의 깊이 있는 맥락적 이해와 결합함으로써, 연구대상에 대한 입체적이고 종합적인 분석을 가능케 한다. 이에 따라 본 연구는 다음과 같은 세부적인 연구방법을 적용하고자 한다.

첫째, 네트워크형 섬·바다·강 관광개발의 정책적 필요성을 규명하기 위해 문헌조사와 통계분석을 실시하고자 한다. 관련 선행연구와 정책자료 등을 검토하여 현행 관광개발 정책의 한계와 초광역 연계의 필요성을 도출하고, 관광 수요와 공급 관련 통계를 분석하여 구조적 특성과 변화추이를 파악하고자 한다. 이와 함께 정책담당자와 전문가 등을 대상으로 한 심층인터뷰

를 통해 정책현안과 개선방향에 대한 의견을 수렴하고자 한다.

〈그림 1-3〉 연구방법



자료: 저자 작성

둘째, 우리나라의 섬·바다·강과 연계한 관광에 대한 이용실태와 인식을 보다 심층적으로 분석하기 위해 국민설문조사를 실시하고자 한다. 설문조사 결과를 토대로 관광객의 경험구조와 선호속성, 개발방향 등에 대한 평가를 도출하고, 변수 간의 영향관계와 선택속성 분석을 위해 컨조인트 분석 등 다양한 통계기법을 활용하여 결과를 도출하고자 한다.

셋째, 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 구축방향과 정책과제를 종합적으로 도출하기 위해 전문가 자문회의를 개최하고자 한다. 문헌연구, 정책담당자 및 전문가 심층인터뷰, 설문조사 등의 결과를 토대로 도출된 잠정적 결론에 대해 전문가들의 의견을 수렴하고 수정·보완함으로써 연구결과의 타당성과 현실 적합성을 제고하고자 한다.

넷째, 섬·바다·강과 연계한 관광의 실질적 발전방안을 모색하기 위해 특정 지역을 대상으로 시범사업 모델을 구상하고자 한다. 해당 지역의 관광자원과 인프라 등에 대한 심층 현장조사를 실시하고, 지자체 담당자와 지역 전문가 등 이해관계자를 대상으로 한 심층인터뷰를 진행하여 지역 특성을 반영한 맞춤형 발전방안을 수립하고자 한다.

이상과 같이 본 연구는 문헌연구, 통계분석, 설문조사, 전문가 인터뷰 등 다각도의 연구방법을 혼합적으로 활용함으로써 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축을 위한 실효성 있는 정책방안을 제시하고자 한다. 이러한 혼합방법연구를 통해 초광역 연안관광 발전에 기여할 수 있는 이론적·실천적 시사점을 도출할 수 있을 것으로 기대한다.

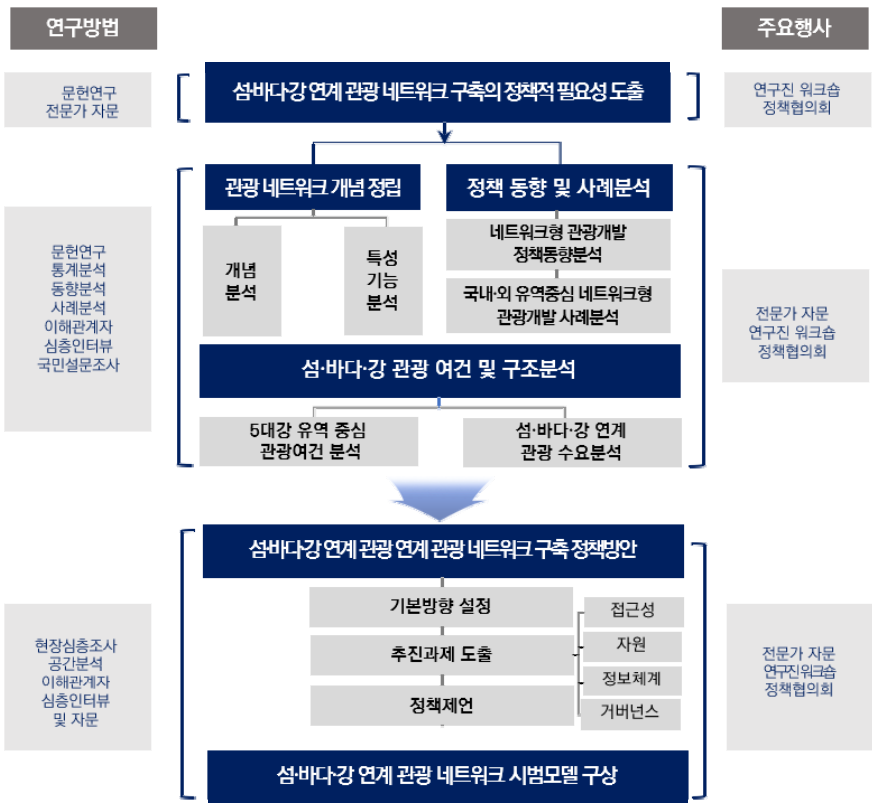
〈그림 1-4〉 주요 질적연구 방법 관련 사진

중앙부처 정책협의회	전문가 심층 인터뷰
	
지자체 이해관계자 인터뷰	심층 현장조사
	

자료: 좌측 상단: 저자 촬영, 2024.1.4. 해양수산부 회의실 ; 우측 상단: 저자 촬영, 2024.8.6. 인천연구원; 좌측 하단: 저자 촬영, 2024.6.12. 경남 남해군 요트학교; 우측 하단: 저자 촬영, 2024.6.12. 경남 하동군 섬진강 일원

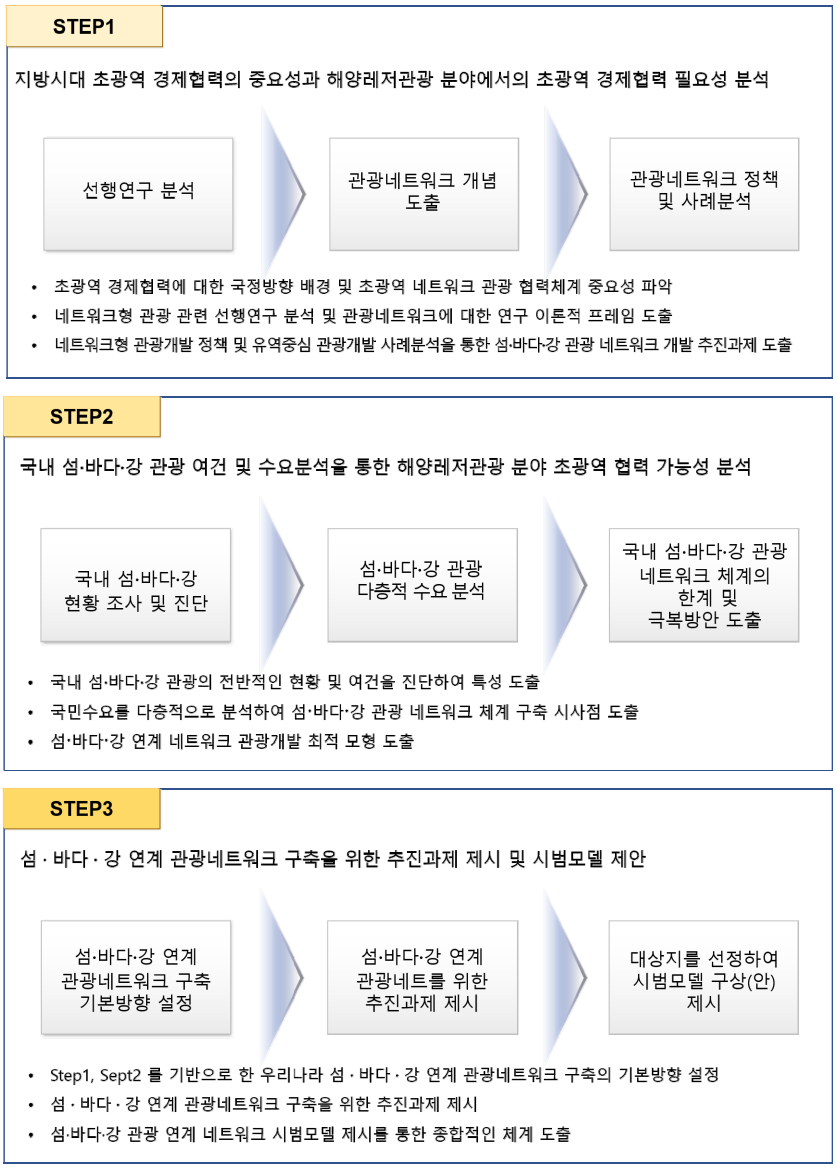
본 연구의 종합적인 추진체계와 단계별 흐름도는 아래 그림과 같다.

〈그림 1-5〉 연구추진 체계



자료: 저자 작성

〈그림 1-6〉 연구단계별 흐름도



자료: 저자 작성

제3절 선행연구와 본 연구의 차별성 검토

유역 중심의 관광 네트워크 구축에 관한 국내·외 연구 동향은 크게 세 가지 주제로 구분할 수 있다. 첫째, 강(river)과 내수면(inland water) 관광과 관련한 연구, 관광 네트워크 및 초광역관광 협력 개발과 관련한 연구, 연안과 유역 중심 관광과 관련한 연구로 구분할 수 있다.[12)]

먼저 강(river)과 내수면(inland water) 관광과 관련한 연구는 주로 강의 문화·관광적 의미를 중요하게 인식하고 이를 활용하여 강문화 관광권을 형성하고자 하는 것이 주요 목적인 것으로 분석된다. 해당 분야의 연구는 강의 관광자원화 가능성과 관광산업 영향력, 관광개발 사례분석, 특정 강의 개발전략 등이 주를 이루고 있다. 구체적으로 살펴보기로 한다. 경상북도(2021)에서는 국가균형발전 정책 기조를 반영하여 낙동강 문화권을 중심으로 한 광역연계 협력사업을 제안하며, SWOT분석과 사례분석을 통해 경제적 타당성 및 파급효과를 분석하고 있다. 해당 연구는 지역 간 협력을 통한 관광 활성화의 중요성을 강조하고 구체적인 실행 계획과 정책 방안을 제시하고 있다. 문화체육관광부(2009)의 연구는 수변 연계 문화관광개발 계획수립 모델을 제시한다. 강변 문화관광의 의미와 여건을 분석하여 강변 문화관광권 개념 및 공간 범위 설정에 초점이 맞추어져 있다. 특히 해외사례 분석을 통하여 국내 강변 문화관광개발의 방향성을 제시하고 있다. 이상용 외(2013)는 강변 관광개발에 대한 지역주민의 인식과 태도에 관한 실증적 연구를 수행하였다. 이 연구는 설문조사와 다중회귀분석을 활용하여, 관광개발이 지역사회에 미치는 영향과 지역주민의 반응을 구체적으로 분석하고 있다. 조시영 외(2019)는 부산 수영강을 대상으로 한 리버크루즈 관광자원화 전략을 연구하였는데, 해당 연구는 가치프레임 분석을 통해 내수

12) 선행연구 고찰 현황은 부록 참고.

면 관광자원화를 위한 정책 대안을 제시하였다. 강 및 내수면 관광에 대한 선행 연구들은 지역의 자연·문화자원을 활용하여 지속 가능한 관광개발을 도모하고, 이를 통한 지역경제 활성화 방안을 제시하고 있다.

다음으로 관광 네트워크 및 초광역관광 협력 개발과 관련한 연구는 지역 간의 협력과 통합을 통한 관광산업 확장에 주목한다. 구체적으로는 다양한 지역의 관광자원을 효과적으로 연계하고, 지역 간 네트워크를 구축하여 관광산업의 효율성과 경쟁력을 극대화하는 방안을 모색하고 있다. 전효재·김규호·정삼철(2009)의 연구는 다지역 간 협력이 관광활성화에 중요하다는 점을 강조하며 구체적인 협력 모델을 제시하였다. 이 연구는 다양한 협력 사례를 통해 실제로 실행가능한 전략을 제공하며 나아가 지역간 공동의 관광 발전의 방향을 제시한다. 우석봉·김아진(2023)의 연구는 동남권의 초광역관광 활성화를 위한 구체적인 방안을 제시하며 지역의 관광자원과 잠재력을 최대한 활용하는 방법을 탐색하고 있다. 연구 결과에서는 동남권 지역의 특성에 맞는 광역관광 정책을 수립하여 관광산업의 효과적인 활성화 전략을 도출하였다. 이기종(2007)의 연구는 동아시아 지역에서 관광 협력을 촉진하기 위한 다양한 정책 제안을 도출하고 있다. 이 연구는 지역 간 평화와 안정을 촉진하여 동아시아 지역의 관광 협력을 강화하기 위한 구체적인 방안을 제공한다. 김종우·이연택(2010)의 연구는 관광클러스터 특성이 조직 간 협력을 촉진하고 이를 통해 지역의 관광 경쟁력을 강화하는 과정을 실증적으로 분석하였다. 이들 연구는 관광클러스터의 개선이 조직 간 협력을 증진시키며, 결국 지역 관광의 경쟁력을 높이는 중요한 요인이 된다는 것을 보여준다. 결과적으로 이들 연구는 모두 지역 간 협력과 클러스터에 기반을 둔 관광개발이 지역 경제 및 관광산업 발전에 중요하다는 공통된 결론을 제시하고 있다. 특히 지역 간의 네트워크와 협력은 관광산업의 지속 가능한 발전을 위한 중요한 요소로서, 이를 통해 관광 자원의 효율적인 활용과 지역 간 균형 있는 발전을 도모한다.

다음으로 연안 및 유역 중심의 관광 관련 연구는 지역의 자연적 특성을 활용한 지속 가능한 관광개발을 중점으로 다룬다. 이는 경제, 환경, 사회, 문화적 영향을 폭넓게 조사·분석하고 있다. 이러한 연구들은 관광개발이 지역사회와 환경에 미치는 다양한 영향을 평가하고, 이를 통해 보다 효과적인 관리 전략과 정책을 제안한다. Deely et al.(2023)은 아일랜드의 연안 관광에서의 수요 결정 요인을 분석하기 위해 로짓 모델과 여행비용 접근법(TCM)을 사용하였다. Smith et al.(2023)은 빅데이터 분석과 감성 분석을 통해 관광이 연안 지역에 미치는 영향을 분석하였다. 이 연구는 연안 관광이 경제적으로는 긍정적인 영향을 미치나 환경과 사회적 측면에서는 부정적인 영향을 주는 경향이 높다는 점을 강조한다. Dodds(2020)는 참여적 통합 유역 관리(PIWM) 방식을 관광에 적용하여 지속 가능한 레저관광을 활성화하는 방안을 제안했다. 이 접근 방식은 전통적인 관광이 경제 성장에만 초점을 맞춘 것과 달리 지속 가능한 레저관광은 유역의 보전과 보호를 우선시하며, 관광을 통한 환경 보호 및 지역사회 발전을 강조하고 있다. 이들 연구는 연안 및 유역 지역에서의 관광개발이 단순한 경제적 이익을 넘어 환경적인 지속 가능성과 함께 지역사회에 이바지해야 한다는 것을 강조한다. 또한 이들 연구는 관광개발과 관련된 이해관계자들의 적극적인 참여와 협력이 중요하다고 주장하며, 이를 통해 관광의 긍정적인 영향을 극대화하고 부정적인 영향을 최소화할 수 있다는 점을 강조한다.

마지막으로 본 연구의 분석기법을 활용한 최근 연구들을 살펴본다. 이러한 연구들은 컨조인트 분석 등의 통계적 방법을 활용하여 관광정책 결정과 소비자 선호에 관한 깊이 있는 통찰을 제공하고 있다. 이승창·성승욱(2007)은 여행사 패키지 상품의 속성 선호도를 분석하여 여행장소, 가격, 기간, 패키지 형태의 중요도를 도출하였다. 손재영(2008)에서는 어촌 체험 마을을 방문한 관광객을 대상으로 분석을 진행하였는데 그 결과 어업 및 생태체험 활동이 가장 중요한 고려 요인으로 나타났다. 김성윤 외(2013)에서는

경인 아라뱃길을 대상으로 관광·레크리에이션 속성 가치를 추정하였는데, 수변 활성화 정도와 수질 상태, 구경거리의 수가 증가함에 따라 MWTP(한계지불의사액)도 증가하는 것으로 나타났다. 박찬열·송화성(2018)은 지역 공원의 관광자원 속성 가치를 추정하여 공원 조성 수준에 대한 지불 의사가 가장 높았음을 발견하였다. Hearne & Salinas(2002)에서는 코스타리카 국립공원의 관광자원 가치를 추정한 결과 현대적 시설 도입과 경관 감상 시설이 중요하다는 것을 발견하였다. Suh & McAvoy(2005)는 일본인, 유럽인, 미국인 관광객의 선호도를 분석하여 일본인은 쇼핑 관광, 유럽과 북미 관광객은 지역 문화 체험을 선호한다는 것을 확인하였다. Chaminuka et al.(2012)는 남아프리카 크루거 국립공원의 방문객을 대상으로 한 지역 생태 관광에 대한 선호도 분석에서 수공예품 시장과 마을 문화 관광이 중요한 요소임을 밝혔다.

이러한 연구들은 컨조인트 분석과 같은 고급 통계기법을 통해 관광객의 복잡한 선호도를 체계적으로 분석하고 있다. 이러한 방법은 관광 산업의 다양한 요소들 사이에 있는 상대적 중요도를 정량화하여, 정책 결정자와 관광 사업자가 보다 더 나은 정보에 기반한 결정을 내릴 수 있도록 지원한다. 또한 이들 연구는 관광산업 내에서 실질적인 변화를 이끌어내기 위해 필요한 정책적·운영적 개입을 명확하게 제시하고, 지역사회 및 경제에 긍정적인 영향을 미치는 지속 가능한 관광개발을 촉진하는 데 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

종합적으로 살펴보면 관련 선행연구에서의 연구방법은 문헌고찰, 사례분석, SWOT 분석, 전문가 자문 등을 주로 활용하고 있고, 네트워크 체계와 관련한 분석방법은 빅데이터 분석을 통한 네트워크 분석, 네트워크 구조분석을 활용하고 있으며, 관광객과 관련해서는 여행비용접근법, 지불의사액(WTP) 등을 위주로 분석되고 있다. 본 연구의 주요 분석방법론인 컨조인트 분석은 비용가치평가, 상품 또는 지역에 관한 여행선택속성 등에 주로 활용

하고 있다.

이러한 선행 연구들과 비교할 때 본 연구는 다음과 같은 차별성을 가진다. 첫째, 본 연구의 목적은 기존 선행연구와는 차별화된 것으로서 지역 간 연계협력 중심의 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 체계를 구축하는 것이다. 둘째, 연구대상 및 범위 측면에서 해양과 내륙을 통합한 유역 중심의 관광 네트워크 체계를 다루며, 다양한 이해관계자의 관점을 고려한 활성화 방안을 모색하고 있다. 마지막으로 연구방법 측면에서 양적연구와 질적연구를 혼합한 연구방법을 수행하고자 한다. 구체적으로는 정부 통계 분석, 컨조인트 분석을 포함한 설문조사, 심층현장조사(Qualitative field study), 이해관계자 심층인터뷰 등을 통해 종합적인 분석을 시도하고 있다.

이러한 접근은 선행연구들이 다루지 않았던 부분, 즉 통합적 관점에서의 관광 네트워크 체계를 제시하고, 다양한 이해관계자의 요구를 반영한 실질적인 활성화 방안을 도출하는 데 기여할 것으로 기대된다. 본 연구의 차별성을 구체적으로 정리한 것은 아래 표와 같다.

〈표 1-1〉 선행연구와 본 연구의 차별성

구분	주요 선행연구		본 연구의 차별성
	요약	참고문헌	
연구목적	• 강/내수면/연안의 관광개발 방향에 대하여 지속 가능한 관광의 측면, 국민의 여가기회 확대 측면, 광역관광개발 측면에서 연구가 주로 진행됨 • 이들 연구의 주요 목적은 유역의 관광자원화 가능성과 관광산업 영향력, 개발전략, 지역협력의 중요성 등을 밝히는 것임	• 문화체육관광부(2009) • 우석봉·김아진(2023) • Sanchez-Rivero, Rodriguez-Rangel & Fernandez-Torres (2020) • Cunha, Elliott, & Ramos (2018)	• 지역 간 연계협력 중심의 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 체계 구축
연구대상 및 범위	• 해양과 내륙을 구분(강 또는 해양)하여 관광개발이나 관광수요를 분석함 • 관광 네트워크 개념으로는 유역 중심의 환경정책 통합 접근방식으로 환경부문 정책을 제안함	• Cunha, Elliott, & Ramos (2018) • Fernandes, Brandão & Costa(2017) • Deely et al.(2023) • Smith et al.(2023)	• 해양과 내륙을 통합한 유역 중심의 관광 네트워크 체계 구축 • 국민과 지역, 정부와 산업계 등의 다양한 이해관계자 측면에서 활성화 방안을 마련함
연구방법	• 정책보고서는 문헌고찰, 사례분석, SWOT분석 등 활용 • 논문의 지역 협력은 빅데이터를 통한 네트워크 분석, 네트워크 구조 분석 활용 • 논문의 관광객 대상은 여행비용 접근법, 지불의사액 등을 활용	• 경상북도(2021) • Cunha, Elliott, & Ramos (2018) • Suh & McAvoy(2005) • Nuraeni, Arru, Novani(2015)	• 양적연구와 질적연구를 혼합한 연구방법을 수행함 • 정부통계분석, 설문조사 실시(컨조인트 분석) • 심층현장조사 (Qualitative field study)와 이해관계자 심층인터뷰 병행함

자료: 저자 작성

02
관광 네트워크 개념과 정책·사례 분석

2장에서는 관광 네트워크의 이론적 검토는 물론 관광 네트워크와 관련된 국내·외 정책 사례와 섬·바다·강 유역 중심의 실질적인 국내·외 사례를 분석하고자 한다. 이는 본 연구의 개념적 틀로서 중요하다. 관광 네트워크 정책 개발을 파악하고, 전반적인 유역 중심 관광 네트워크 유관 정책과 사례를 분석하여 향후 3장과 4장에서 이어지는 우리나라의 섬·바다·강의 관광 네트워크 여건과 정책에 어떻게 적용될 수 있는지 파악하고자 한다.

제1절 관광 네트워크의 개념과 기능

1. 관광 네트워크의 개념 및 필요성

네트워크(Network)는 'Net과 Work의 합성어로, 사전적 의미로는 그물처럼 서로 긴밀하게 연결된 것'을 뜻한다.[13] Newman(2003)은 복잡한 네트워크를 소셜 네트워크(Social Networks), 정보 네트워크(Information

13) WhaTap(검색일: 2024.3.6.)

Networks), 기술적 네트워크(Technological Networks), 생물학적 네트워크(Biological Networks)로 분류하여 비교·분석하기도 하였다.[14]

네트워크 개념을 이용한 연구는 도시 및 지역, 산업, 정책 등 여러 분야에 걸쳐 다양하게 진행되어 오고 있다. 도시 연구에서 네트워크는 도시 및 지역 간 수평적이고 상호보완적인 관계를 기반으로 사회·공간적 발전을 함께 추구하는 도시체계 또는 지역발전으로 정의하고 있다.[15] 도시 네트워크 개념의 기능적인 측면에서 협력관계를 구축함으로써 연계된 도시가 함께 발전할 수 있다는 것으로 해석할 수 있다.[16] 산업 분야에서 네트워크는 생산과 개발, 연구와 혁신, 마케팅 등 산업별 특성이 전문화되고 기업 간 협조와 파트너 관계를 맺는 것이 산업전략의 핵심이 되면서 기업의 규모, 기업 간 연결, 외부와의 연계, 정부 역할 등을 기준으로 다양하게 연구가 진행되고 있다.[17] 정책 네트워크는 정책문제나 정책프로그램을 형성하는 독립적 행위자들의 안정적 사회적 관계의 행태로 정의하며, 이들 관계는 자원의존에 의하여 수평적인 네트워크 관점에서 이해해야 한다고 주장하고 있다.[18]

관광 네트워크는 관광산업을 구성하는 이해관계자들이 서로 어떻게 연결되어 있는지 그리고 이러한 연결이 관광산업과 지역의 성장과 발전에 어떠한 영향을 미치는지를 알아보는 것이다. 관광 네트워크 관련 연구 역시 위에서 제시한 도시 및 지역, 산업, 정책적 네트워크와 연계되어 연구가 진행되고 있다. 특히 지역의 관광개발은 단일지역의 독립적인 자질보다는 지역 간 연결과 상호협력이 중요하다.[19] 이에 따라 관광 네트워크형 개발은 행

14) Qi & Mei(2023), p. 2. 재인용.
15) 최병두(2015), p. 2.
16) 최병두(2015), pp. 2-3.
17) 김윤태(2006), pp. 203-209.
18) 김순양(2010), pp. 177-181.
19) 하동원(2012), p. 174.

정구역 중심의 관광개발이 아닌 자원중심적 관광개발로 관광객의 니즈와 수요에 부응할 수 있다. 하동원(2012)[20]의 연구에는 관광 네트워크를 관광개발 네트워크로 정의하며 이를 '관광개발 과정 및 운영에 참여하는 여러 행위자가 이해관계 및 문제해결을 위해 모이는 공식적·비공식적인 자발적 상호관계의 복합조직체계'라고 하였다.

관광 네트워크는 다양한 기능을 통해 관광산업의 발전에 기여한다. 산업적 측면에서 관광 네트워크을 살펴보면 관광산업은 상호보완적 특성이 있으며 하나의 관광상품에 다양한 업종이 상호 의존적으로 연결되는 생태계를 구축하고 있다.[21] 이에 따라 장희선 외(2023)의 연구에서는 국내 관광산업 생태계의 네트워크 분석을 통하여 산업 간 거래 관계가 많은 기업의 연결중심성을 분석하여 항공사, 호텔, 여행사 등 특정 기업의 네트워크를 분석한 바 있다.

정책적 측면에서 관광 네트워크와 관련된 연구는 의료관광과 같은 융합산업에서의 정책 네트워크 구축의 중요성을 강조하고 있다. 이연택·김경희(2010)의 연구에서는 의료와 관광이 융합된 산업에서 정책 네트워크의 특성과 관련 요인의 인과관계를 밝히며, 정책 행위자 간의 협력적 네트워크 강화의 필요성을 제기하였다. 이는 이해관계자의 수평적 구조와 협력적 관계 인식, 전담조직의 역할을 강조하는 것이다.[22]

특히 관광 네트워크의 중요성은 단일 점단위의 관광사업에서 더욱 두드러진다. 기존의 점단위 관광사업은 관광자원 및 시설의 중복투자, 한정된 관광객 유치, 지역간 협력 부족 등 관광자원과 시설이 개별적으로 추진되어 종합적인 관광 경험을 제공하는 데 한계가 있었다. 네트워크형 개발을 통해 지역 간 협력을 강화하고 공동의 관광 목표를 설정함으로써 상호보완

20) 하동원(2012), p. 175.
21) 장희선·박창환·이훈(2023), p. 83.
22) 이연택·김경희(2010), p. 285.

적인 관계를 형성할 수 있으며 중복 투자 방지 및 지역 간 자원의 효율적 활용이 가능하다.

2. 광역권 관광개발과 네트워크형 관광개발

본 연구의 궁극적인 목적은 유역 중심의 관광 네트워크 체계를 구축하는 것이므로 이와 연계하여 살펴보면 지역차원의 관광 네트워크에 대한 이해가 필요하다. 기존의 지역 관광 네트워크는 광역권 관광개발을 중심으로 추진되었다. 광역관광권은 2000년대 초반부터 문화체육관광부를 중심으로 추진되는 개발 사업으로, 2개 이상의 시·도 관할 구역 전부 또는 일부가 유사한 성격의 관광자원을 연계 개발·관리하는 개념이었다. 지리적으로 인접하지 않지만 공간적 광역성과 행정구역을 넘어 기능적으로 연결된 지역도 같은 광역관광권으로 구분하기도 한다.[23] 광역권 관광개발은 관광객의 이동수요에 대응하고, 지역관광 경쟁력을 높이기 위하여 시작되었다. 이는 관광객 만족을 제고하고, 지역관광 수용력을 증진시켜 규모의 경제 및 관광 경쟁력 제고에 기여한다는 평가를 받고 있다.[24]

문화체육관광부에서는 2000년 남해안 관광벨트 개발(2000년 2009년)을 시작으로 경북 북부 유교문화권 관광개발(2000년-2010년), 서해안권 광역관광개발(2006년-2015년), 지리산권 관광개발(2007년-2016년), 동해안권 광역관광개발(2009년-2018년), 남해안권 관광클러스터 조성(2010년-2014년), 3대 문화권 문화생태 관광기반 조성(2010년-2019년) 사업 등을 추진하였다.[25] 광역권 관광은 지역간, 관광자원간, 또는 정책간으로 연계된다는 측면에서 관광 네트워크 개념으로 볼 수 있다. 그러나 관

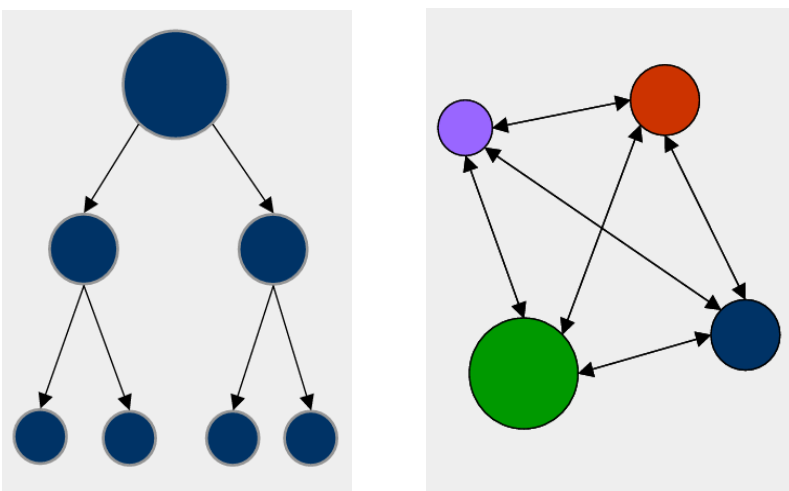
23) NABIS 정책용어사전(검색일: 2024.3.5.)
24) NABIS 정책용어사전(검색일: 2024.3.5.)
25) NABIS 정책용어사전(검색일: 2024.3.5.)

광개발의 방식에서만 바라본다면 광역권 관광개발사업은 거점개발형식과 네트워크 개발형식 등이 존재한다.

네트워크형 관광개발은 수직적 관계인 거점관광개발의 문제점을 개선할 수 있다. 기능별로 특화된 지역간에 수평적이고 비계층적인 관계를 가진 지역 시스템을 구축하여 지역간 네트워크 협력체계를 만들 수 있다. 이를 통하여 지역 전체의 경쟁력을 제고시키는 방법이라 볼 수 있다.[26] 즉 네트워크를 가진 지역 사이에서는 전문성, 상호보완성, 협력성, 시너지 효과, 혁신성 등에 입각한 경제 구조가 형성될 수 있는 것이다.[27]

아래 그림과 같이 거점의 관광개발방식 역시 지역간 기능간을 연결하거나 네트워크를 가진다는 것은 동일하나 이는 거점도시에 기능을 집중하여 하위도시와 수직적 관계를 가지게 하고, 협력관계보다는 종속성을 가지게 된다는 단점이 있다.

〈그림 2-1〉 거점개발방식과 네트워크형 개발방식



자료: 김윤영·신용석(2010), p. 133.

26) 김윤영·신용석(2010), p. 133.
27) 김윤영·신용석(2010), p. 133.

이들 연구에서 네트워크형 개발방식은 ① 소도시의 특화 개발이 용이하고, ② 비슷한 규모의 소도시간 다양한 관광기능들이 수평적 연계를 이룰 수 있으며, ③ 특화된 소규모 기능을 상호보완하며 시너지 효과를 통한 경쟁력을 강화할 수 있고, ④ 지리적 인접성이나 규모와 상관없이 관광자원, 시설, 인력을 공동 활용하여 투자의 중복을 방지하고 효율성을 높일 수 있다는 특징을 가진다.

즉 관광 네트워크 개념은 지역(도시) 간, 자원 간, 산업 간, 정책 간, 정보 간 등 네트워크처럼 연계되는 형태를 보이는 동시에 개발의 방식에서는 거점 개발방식보다는 네트워크형 개발방식을 지향하여 수평적·상호보완성을 가질 수 있는 형식이라고 정의할 수 있다.

〈표 2-1〉 거점개발방식과 네트워크형 개발방식 비교·분석

구분	거점개발방식	네트워크형 개발방식
주요특징	집적경제, 확산	가상집적, 분산된 기능 연계
규모	규모 의존성	규모 중립성
주변자원과의 관계	종주성과 종속성	상호보완성
재화와 서비스	동질적	이질적
갸층구조	수직적	수평적
정보교류	일방적(One-Way)	상호교류(Two-Way)

자료: 김윤영·신용석(2010), p. 134. 재인용

한편 최근 들어 관광 네트워크의 개념은 광역관광에서 벗어나 '초'광역관광 협력의 차원에서도 접근 중이다. 정부는 초광역 협력의 개념을 "지역주도의(주체) 연계·협력을 통해(방식) 단일 행정구역을 넘어(공간) 초광역적 정책·행정수요에 대응하여(내용) 지역의 경쟁력을 제고(목적)"하는 것으로 정의한다.[28] 관광부문에 있어서는 "최근 관광수요가 단일 목적지를 중심으로 형성되었던 과거의 관광수요와 달리, 인접한 지역에 소재한 다수의 목적지·

28) 관계부처합동(2021.10.14.), p. 2.

서비스를 연계 이용하는 형태로 변화"하고 있어 행정적 공간범위를 넘어선 기능적인 공간활용을 통한 초광역적 접근이 필요하다는 것을 강조하고 있다.[29] 특히 기존의 광역관광개발 사업의 형식에서 벗어나 최근의 초광역관광 협력사업은 동일한 자원 또는 테마를 중심으로 관광객의 니즈를 반영하는 형태로 전환한다는 점에서 수계자원을 중심으로 이루어지는 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 개념에 접목이 가능하다.

결과적으로 관광 네트워크 개발은 관광산업의 지속적인 성장과 발전을 위해서 중요하며, 관광 활동 및 자원간의 연결성을 강화하여 지역과 국가의 관광산업을 효과적으로 육성하고 관리하기 위한 접근방식이다. 본 연구의 핵심을 정리하면 다음과 같다. 유역 중심의 관광개발은 유사한 관광자원을 기반으로 하여 섬·바다·강으로 이어지는 지역 간 관광개발 네트워크를 구축하여 기능 분담 및 연계 개발로 관광 시너지 효과를 높일 수 있을 것이다.

제2절 네트워크형 관광개발 정책 동향 분석

1. 국내 정책

1) 남해안 해양레저관광벨트 계획[30]

해양수산부는 부산, 경남, 전남 3개 시도와 협력해 남해안을 국제적인 해양관광중심지로 육성하는 광역관광 계획을 수립 중이다. 2023년 2월, 해양수산부-남해안권(부산·경남·전남) 해양레저관광벨트 구축 업무협약

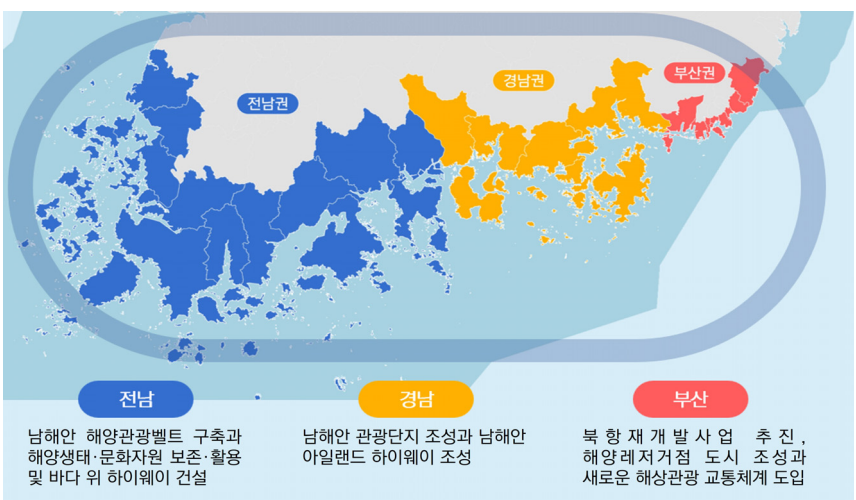
29) 황희정(2022), pp. 6-7.
30) 한국해양수산개발원(2023.10.) 참고 저자 작성.

(MOU)을 체결하고, 「남해안권 해양레저관광 활성화 방안 연구 용역」을 통해 종합계획을 수립하고 있다. 남해안 해양레저관광벨트 활성화 계획은 33개 연안 시군구와 관할 섬과 해양까지 포함하는 상생협력 기반을 조성하는 것으로, 상향식 거버넌스 체계를 지향한다는 것이 특징이다. 해양수산부, 남해안 지자체, 관련 전문가들로 구성된 기획단과 실무단이 주체가 되어 계획수립이 추진 중이다.

해당 계획의 핵심은 Triple K-Ocean Route를 조성하여 바닷길을 연결하고 이를 통하여 남해안 광역 차원의 해양레저관광 네트워크를 구축하는 것이다. 구체적으로는 연안여객선과 마리나 네트워크 구축, 연안크루즈 사업 등을 통해 남해안권 해양레저관광 거점들을 잇는 해상교통망을 마련하고자 하는 것이 계획의 특징이다.

남해안 해양레저관광벨트 계획은 현재 수립 중으로, 2024년 말에 계획이 확정된 후 각 지역의 중점사업과 공동사업을 단계적으로 추진할 예정이다.

〈그림 2-2〉 부산·경남·전남의 중점사업 및 연결성 강화



자료: 한국해양수산개발원(2023.10.) p. 88.

2) 동남권 광역관광 개발계획

부산, 울산, 경남은 2019년 동남권광역관광본부를 설립하면서 동남권을 글로벌 도시경쟁력을 갖춘 체류형 관광명소로 발전시키기 위한 협업체계를 마련하였다. 동남권광역관광본부는 부울경 메가시티 조성 계획의 일환으로 동남권 광역관광 진흥 사업의 효율적 추진을 위해 2001년에 행정협의회(지방자치법 제152조~제158조) 제정 절차를 거쳐 설립된 동남권관광협의회의 실행조직이다.[31]

3개 시도가 협력하는 관광과 관련한 주요 공동사업은 ① 광역관광 정보·교통·경제 공유체계 구축, ② 남부권 관광개발 기본구상 수립과 연계한 관광기반의 마련이다.[32] 그 외에도 동남권 연계 관광코스 개발 공모 사업, 주요 관광지 영상 제작 등을 비롯해 동남권광역관광본부 공식 블로그, 인스타그램, 유튜브 등 통합 SNS 운영 등을 하고 있다.

동남권 광역관광 개발계획에서는 역사·문화유산, 해양관광, 생태관광을 주제로 부산, 울산, 경남을 연계하는 3대 초광역 관광벨트를 제시하였다. 구체적으로 ① 동남권 역사·문화 관광벨트, ② 글로벌 해양관광 복합벨트, ③ 동남권 생태·휴양 특화벨트 등 3대 동남권 광역관광벨트 조성을 제안하였다.[33] 동남권 역사·문화 관광벨트는 동남권의 선사·가야·근현대 등의 역사·문화유산을 발굴해 광역의 관광자원으로 활용하고자 하는 구상이다. 글로벌 해양관광 복합벨트는 부산 오시리아관광단지, 울산 강동관광단지, 글로벌 통영 르네상스 등 각 지역의 관광단지와의 연계, 해양문화자원 발굴 및 관광상품화, 동남권 해수욕장 특화사업 운영 등을 통해 동남권을 유라시아 관광 허브로 육성하려는 전략이다. 동남권 생태·휴양 특화벨트는 코로나-19 팬데믹을 계기로 생태관광이 주목받음에 따라 낙동강(을숙도~우포

31) 우석봉 · 김아진(2021.2.), p. 17.
32) 경상남도 보도자료(2021.3.3.)(검색일: 2024.4.15.)
33) 경남연구원·부산연구원·울산연구원(2021a); 경남연구원·부산연구원·울산연구원(2021b)

늪)~태화강을 잇는 연계 관광상품을 만들고, 동남권 국가정원 지정과 국제정원박람회 개최 등을 통한 정원문화 확산과 정원산업 기반을 구축하는 계획이다.

동남권 광역관광 개발계획은 지방자치단체의 필요에 따라 추진되었다는 특성이 있다. 지역 주도로 연계·협력 기반을 조성하고 합의된 계획을 수립하면서 공동사업들을 추진했다는 성과가 있었다. 다만 중앙정부 차원의 제도적 지원 등의 기반이 없어 「동남권 발전계획 수립 공동연구」 이후에는 체계적인 세부 실행계획의 수립이나 추가적인 공동사업의 추진 등은 잘 이루어지지 않고 있다는 한계가 있다.

3) 남부권 광역관광 개발계획[34)]

문화체육관광부는 남부권 지역을 연계하는 거시적인 광역관광권 계획을 수립하고 추진 중이다. 2023년 문체부와 부산, 광주, 울산, 전남, 경남 등 5개 시·도는 업무협약을 맺고 '남부권 광역관광개발계획'을 발표해 해당 지역에 10년간(2024년~2033년) 3조 원을 지원해 남부권을 한국의 관광중심지로 육성할 계획이다.[35)] 「남부권 관광개발 기본구상 수립」에 기반한 이 계획은 40개 시·군의 연계·협력을 바탕으로 국내외 관광객의 수요에 부합하는 관광환경을 조성함으로써 생활인구 유입 촉진, 숙박여행 일수 증가, 지역관광 일자리 창출 등의 효과를 도모하고 있다.

구체적으로 남동권은 해양문화휴양 관광지대, 남중권은 한국형 웰니스 관광지대, 남서권은 남도문화예술 관광지대 등 3대 권역과 소도시 관광 활성화 축과 순환 관광 활성화 축 등 2대 축을 제시하였다. 3대 권역의 광역

34) 한국문화관광연구원·한국관광개발연구원(2021.10.); 문화체육관광부 보도자료(2023.12.22.)(검색일 : 2024.4.13.) 참고 저자 작성.
35) 대한민국 정책브리핑(2023.12.22.)(검색일: 2024.4.13.)

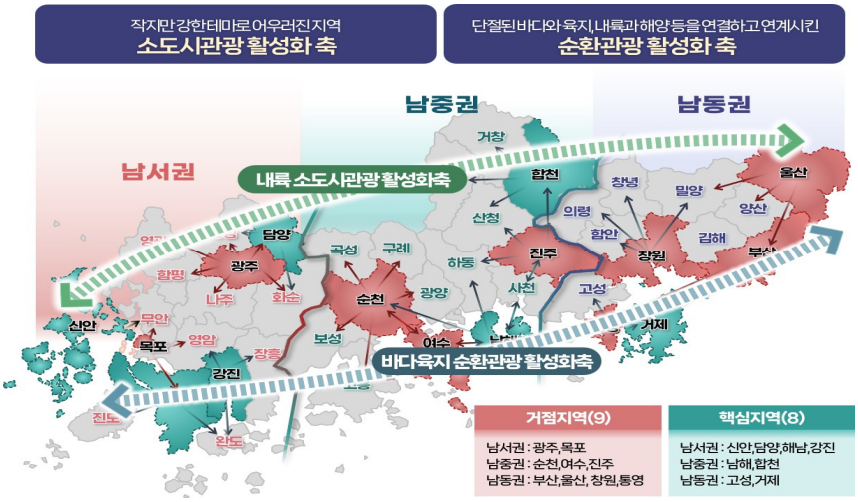
관광권은 인접한 2개 이상의 시·도에 걸쳐 존재하는 같은 특성의 자연·문화·역사자원을 상호 연계·개발하여 관광객의 연속적인 이동을 유인하고 이를 통한 시너지효과 창출을 도모하는 개념이다.[36] 남부권 광역관광권 내 공간 구조를 관광거점지역, 연계핵심지역, 연계지역으로 구분하여 관광거점지역의 집중적인 개발과 투자를 통한 관광 효과를 연계핵심지역을 거쳐 연계지역까지 단계적으로 확산시킬 수 있게 했다.

이 계획에서는 권역별 특화 전략사업 외에 3대 권역을 아우르는 5대 매력 특화 전략[37]과 공동 진흥사업으로 '남부권 이음 · 채움 · 키움 프로젝트[38]'를 제시한 것이 특이점이다. 5대 매력 특화 전략은 권역별 5대 관광 특화 전략사업으로 이어지고(총 15개 전략사업), 공동진흥사업을 통해 3대 권역과 전략사업을 지원하는 방식이다.

남부권 광역관광 개발계획은 정부 부처 주도로 남부권 지역들을 연계하는 계획을 체계적으로 수립하고('21년), 이를 공표하여('23년) 지자체에 예산을 지원하는 방식으로 진행되고 있다.

36) 한국문화관광연구원·한국관광개발연구원(2021.10.)
37) ① 관광만 구축, ② 관광경관명소 연출, ③ 관광스테이 확충, ④ 수변관광공간 조성, ⑤ 관광정원 전환.
38) 이음 프로젝트는 국도·지방도, 자전거길, 걷기 여행길을 연계하는 광역관광루트 상품화, 채움 프로젝트는 수변관광공간에 글로벌 공연관광 축제 육성, 키움 프로젝트는 유휴시설·노후관광지에 대한 사업모델이 있는 민간기업을 지원하는 사업이다.

〈그림 2-3〉 남부권 광역관광 개발계획의 3대 관광권역 및 2대 활성화 축



자료: 문화체육관광부 보도자료(2023.12.22.)(검색일: 2024.4.13.),

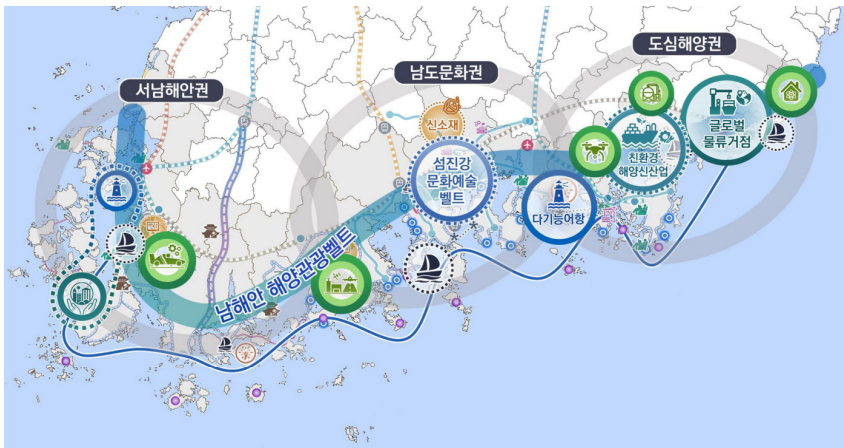
4) 남해안권 발전 종합계획

국토교통부는 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」에 근거하여 남해안권의 중장기적인 발전을 위한 종합 전략계획인 '남해안권 발전 종합계획(변경)'을 수립하였다. 이 계획은 부산시·전남·경남 해안선에 연접한 33개 시·군·구를 대상으로 하며, 지방자치단체와 공동으로 입안하는 상향식 지역계획이라는 특징이 있다.

이 계획에서는 한반도 신경제지도 구상에서 제외된 남해안벨트를 제4의 신경제벨트로 추가하는 방안과 「제5차 국토종합계획」 국토구조와의 연계를 제안하고 있다. 남해안 관광과 관련된 추진전략으로는 '해안권 연계에 의한 광역관광벨트 형성'이 제시되었으며 서남해안권, 남도문화권, 도심해양권 등 3개 권역별 특성을 고려한 관광개발 방향을 설정하였다.

남해안권 발전종합계획 변경에 따른 주요 성과로는 남해안 선벨트 시범사업 추진, 국제 이벤트 개최, 인프라 확충, 「해양관광진흥지구지정」 제도 도입('17.2.) 등이 있다. 그러나 이 계획은 해양레저관광보다는 경제적 측면과 국토개발에 초점을 맞추고 있어 해양레저관광 측면은 일부 간과된 것으로 보인다. 특히 해양 공간보다는 해안선 위의 국토개발에 더 많은 비중을 두고 있으며, 내륙과 해안을 연계하는 네트워크 구축을 위해서도 연륙·연도교 확충 등 육상 인프라에 더 초점을 맞추고 있다.

〈그림 2-4〉 남해안권 발전종합계획 공간구상도



자료: 국토교통부·부산광역시·전라남도·경상남도(2020.6.), p. 73

하지만 국토부의 남해안권 발전종합계획과 해수부의 남해안 해양레저관광벨트 활성화 사업의 공간적 범위가 중복되어 연계 가능성이 높다.

5) 관광개발기본계획 내 광역관광개발 계획[39)]

2022년 문체부는 관광진흥법 제49조에 따른 법정 계획인 제4차 관광개발기본계획(2022~2031년)을 발표하였다. 문체부의 광역관광개발 계획은 행정구역별로 추진되었던 기존 관광개발사업의 한계를 극복해, 공통된 자원이나 테마를 기반으로 위치적으로 인접한 2개 이상의 지자체를 동일권역으로 연계하여 시너지 효과를 창출하는 것이 목적이다.

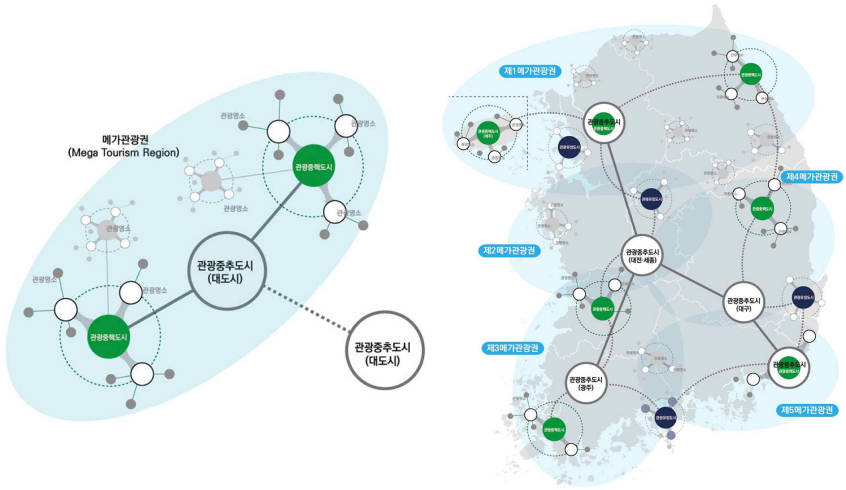
제4차 관광개발기본계획에서는 17개 시도를 기반으로 광역 시도 간의 협력거버넌스 구축을 통한 5대 광역연합관광권역을 설정해 제시하였다. 이 계획에서는 광역연합관광권별로 메가관광권 개발을 제안하고 있는데, 관광수요와 공급을 바탕으로 총 5개의 메가관광권을 설정하였다. 여기서 메가관광권(mega tourism region)은 관광중추도시(대도시), 관광중핵도시(중소도시), 관광명소 등 서로 다른 세 개의 계층을 하나로 연계하는 관광개발 전략을 말한다.

광역관광개발 계획의 가장 큰 차별점은 점-선-면 관광공급을 넘어 입체적인 관광 연계 및 협력을 강화한다는 점이다. 단순히 관광공간의 연계뿐만 아니라 정부와 지자체, 정부 부처 간, 지자체 간 등 다양한 주체들이 공동 협력하는 관광개발을 지향한다.

더불어 지역 경계를 넘어 '관광자원'을 중심으로 다수의 인접 지역을 연계·협력하는 접근방식을 시도한다는 차별점이 있다. 관광자원의 개념이 확장되고 있는 수요를 반영해 공간이라는 한계를 뛰어넘어 첨단기술을 접목한 관광상품과 관광지를 확충하고 해저, 우주 등에서의 신규 관광자원 마련을 계획한다는 특징도 있다.

39) 문화체육관광부(2022), 참고 저자 작성.

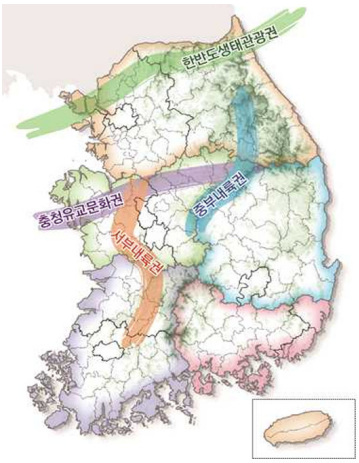
〈그림 2-5〉 메가관광권 개념도 및 5대 메가관광권 구축도



자료: 문화체육관광부(2022), pp. 115-116.

광역관광개발 계획의 추진 현황과 특성을 분석하면 다음과 같다. 2000년부터 진행된 남해안 관광벨트 개발('00~'09)부터 지리산권 관광개발('08~'17), 2018년까지 추진된 동해안권 광역관광개발('09~'18) 등을 포함한 6개의 사업이 완료되었다. 최근에는 4개의 사업이 추가로 진행되고 있어 광역관광개발에 대한 지속적인 정책적 관심을 대변한다. 이들 계획 및 사업의 추진 패턴을 살펴보면 크게 해안권과 내륙권으로 구분되고, 최근 사업들은 주로 내륙 중심의 관광권 구축에 집중되는 양상을 보인다(아래 그림 참조). 이러한 추세는 내륙과 해양·연안지역 간 연계 네트워크의 부재라는 한계를 드러내기도 한다.

〈그림 2-6〉 최근 광역관광개발 계획 현황



구분	사업지역	사업기간
한반도 생태평화벨트 조성	인천, 경기, 강원 10개 시·군	2013년-2022년
중부내륙권 광역관광개발	충북, 강원, 경북 17개 시·군	2013년-2022년
서부내륙권 광역관광개발	세종 및 충남, 전북 18개 시·군	2017년-2026년
충청유교문화권 광역관광개발	대전, 세종 및 충북, 충남 26개 시·군	2019년-2028년

자료: 문화체육관광부(2022), p. 140 참고 저자 재구성

2. 국외 정책

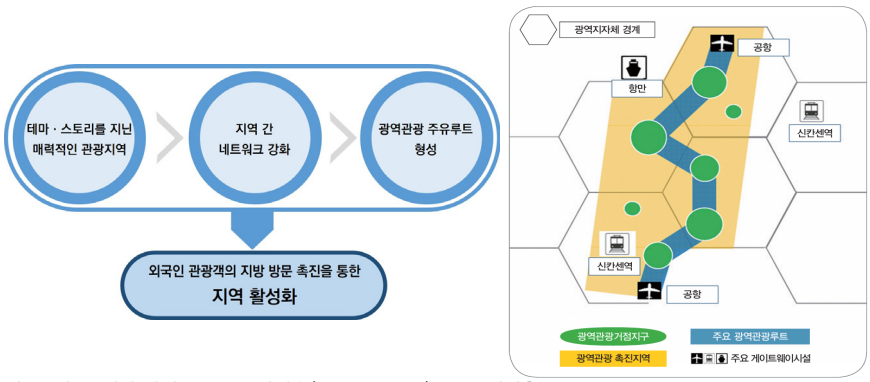
1) 일본 광역관광 주유촉진 개발 정책

일본은 초광역 협력체계 구축을 위해 국토교통성 산하의 관광청 주도로 실시한 「광역관광주유루트 형성촉진사업 실시요강」에 따라 2015년부터 광역관광주유[40]루트 형성 촉진사업(広域観光周遊ルート形成促進事業, 이하 주유루트) 등의 시책을 추진했다.[41] 정책의 목적은 관광지역의 테마별 네트워크를 강화하고 광역관광 주유루트를 형성하여, 일본에 방문한 외국인 관광객의 지방 방문을 유도해서 지역을 활성화하는 것이다. 하나의 테마로 인접한 지역끼리 광역관광권을 설정하고 이들 지역을 연결하는 순환형 관광루트 개발이 핵심이다. 주유루트는 2개 이상의 광역지자체를 대상으로

40) 여기서 '주유(周遊, しゅうゆう, shūyū)'는 순환을 의미하는 단어로, 방일 외국인 관광객의 지역 내 순환을 촉진하는 정책을 말한다.
41) 차미숙(2016.10.24.), p. 1-8.

형성된다. 주요 게이트웨이 시설의 위치에 따른 광역관광거점지구를 주요 광역관광루트가 연결하고, 주유루트 주변이 광역관광촉진지역에 해당하게 되는 방식이다.

〈그림 2-7〉 일본 광역관광 주유루트 개발 정책의 목적 및 연계 방식



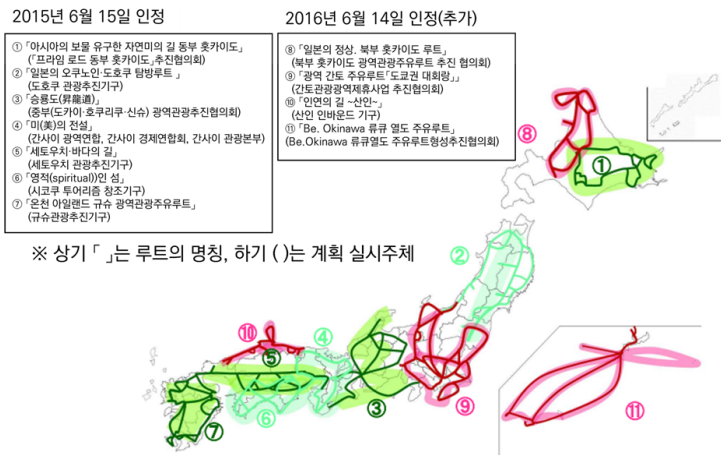
자료: 왼쪽: 저자 작성; 오른쪽: 차미숙(2016.10.24.), p. 5 재인용

2015년에 7개, 2016년에 4개 등 현재까지 일본 전역에 총 11개의 주유루트가 지정되어 있다. 각 주유루트는 테마와 스토리에 따라 형성되고 관광청의 시책과 지역이 추진하는 관광콘텐츠 시책을 동시에 지원한다. 또한 관광지역만들기 전문가팀을 각 루트에 파견해 노하우를 전수하고 각 주유루트의 타겟시장에 대한 홍보를 강화하고 있다.

주유루트는 주로 인바운드 관광객을 대상으로 하면서 각 주유루트와 모델코스별로 타겟시장과 목표 체류일수를 구체적으로 명시한 것이 특징이다. 예를 들면 시책사업 실행조직인 규슈관광추진기구가 중심이 되는 온천아일랜드 규슈 광역관광주류루트의 경우에는 3개의 모델코스가 있다. 철도·버스로 도는 규슈의 매력 만끽 코스는 중국(대만, 태국)을, 화산섬 규슈 일주 코스는 영국(프랑스, 독일) 관광객을 중점 목표시장으로 하며 둘 다 7일을 목표 체재일수로 명시하고 있다.[42] 규슈의 역사·자연을 렌터카로 도

는 코스는 싱가포르(홍콩, 한국) 관광객을 타겟으로 하여 8일의 목표 체재 일수를 제시하였다.

〈그림 2-8〉 일본 광역관광 주유루트 대상지역 연계 방식



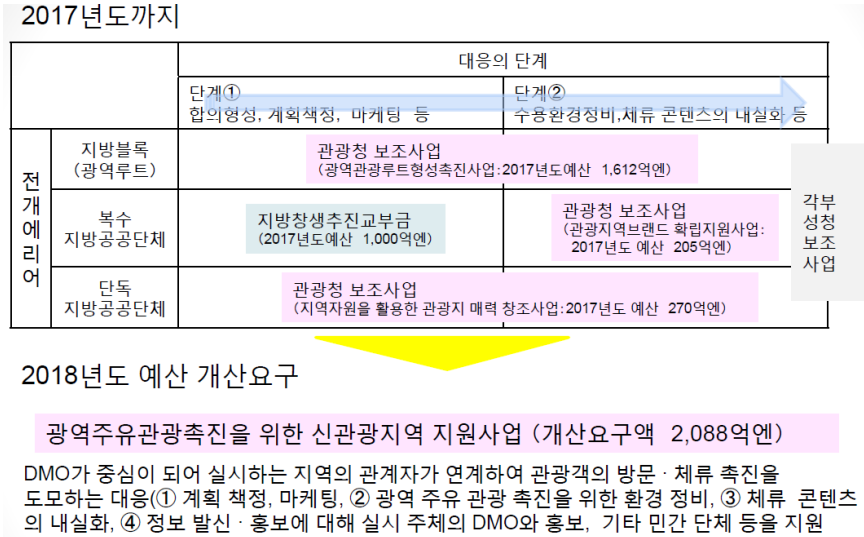
자료 : 광역관광주유루트 모델코스 책정 설명 홈페이지(검색일: 2023.9.16.)

주유루트로 지정된 지역에는 시장조사, 사업계획 수립, 다국어 표기, 면세점 및 공공시설 무선 LAN 정비 등의 시설을 지원하여 외래관광객을 유치하기 위해 5년간 최대 총 사업비의 50%를 중앙정부가 지원한다. 주유루트 선정은 공모방식으로 진행되며, 주유루트에 선정되면 타 부처 추진 사업 선정 시에도 유리하게 작용할 수 있다. 또 철도나 항만 등의 인프라는 정부예산이 투입된다.[43]

이 정책은 광역관광 주유루트의 설정과 각기 다른 테마의 모델코스 개발을 통해 지역관광 기반을 마련함으로써 지방소멸에 대응하고 있다는 특징이 있다. 일본 전역에 걸쳐 분포해 있는 11개의 주유루트가 관광네트워크를 구축해 인접한 지역 간의 순환 관광체계를 마련했다는 것에 의의가 있다.

42) 괄호 밖은 최고 중점 목표시장이고 괄호 안은 중점 목표시장임.
43) 김형오 · 김동영 · 장세길(2018.6.11.), p. 9.

〈그림 2-9〉 일본의 DMO에 대한 지원 정책 변화



자료: 다카나 히로후미(2017.11.15.), p. 35.

2018부터는 오사카-간사이 박람회 개최에 대비하면서도, 장기적으로 방일 외국인 관광객의 체류 촉진을 위해 지역관광법인을 지원하는 '지역주유관광촉진사업(地域周遊観光促進事業)'을 수행하고 있다. 이 사업은 ① 조사 및 전략수립, ② 체재 콘텐츠 강화, ③ 수용 환경 정비, ④ 여행상품 유통 환경 정비, ⑤ 정보 제공 및 홍보 등 관광지역만들기법인(DMO, Destination Management/Marketing Organization)이 중심이 되도록 유도하는 종합적인 관광지원 정책이다.[44] 직접적으로 보조를 하는 형태로, 사업 수행 주체에게 '① 조사 및 전략수립'에는 정액으로 최대 1,000만 엔을, 나머지 사업(②~⑤)에는 사업비의 1/2을 지원한다.[45]

44) 국토교통성 관광청 홈페이지(검색일: 2024.8.5.); 우석봉(2021), pp. 52-53.
45) 国土交通省 観光庁(n.d.).

‘광역관광주유루트 형성 촉진사업’이 지역을 연결하는 선적인 접근이었다면, ‘지역주유관광촉진사업’은 면적인 접근으로 지역 역량 강화와 소프트웨어 내실화 등을 정책적으로 지원하는 사업으로 볼 수 있다.

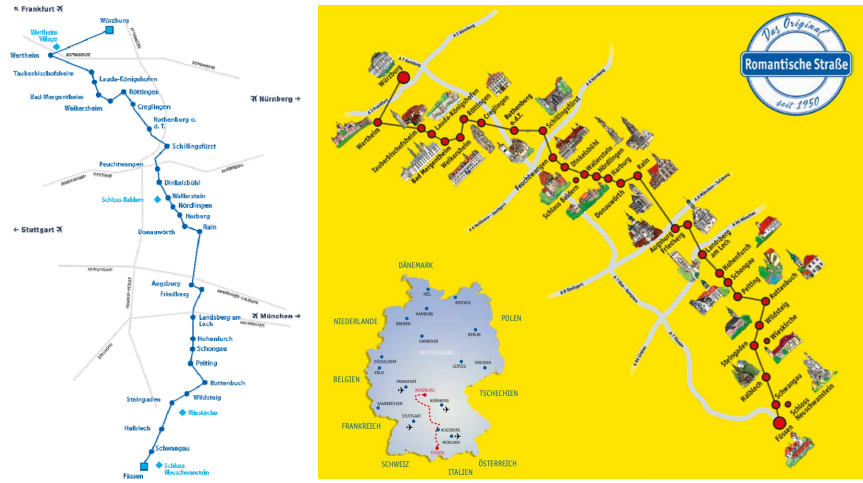
2) 독일 광역 테마관광가도 정책

독일 관광청에서 지정한 7개의 테마관광가도(Ferienstrasse) 중 가장 유명한 로맨틱가도(Romantische Straße, Romantic Road, 낭만가도)는 뷔르츠부르크(Würzburg)에서 퓌센(Füssen)까지 29개 지역을 잇는 460km의 연계 시스템의 관광네트워크 구조이다.[46] 로맨틱가도는 단조로운 고속도로 주행 대신 독일 남부의 숲과 중세 도시들의 풍경을 여유롭게 즐기는 것이 목적으로, 3개의 노선에 더해 고속도로까지 총 4개의 노선이 서로 연결되어 하나의 종합적인 관광도로 네트워크를 형성하고 있다.[47]

마인강에서 알프스까지 이어지는 4개의 각기 다른 이동 수단에 따라 표지판의 색을 다르게 설치해서 여행자들에게 편의성을 제공하고 있기도 하다. 자동차 또는 오토바이 여행자를 위한 길에는 마을들을 연결하는 갈색 표지판을, 마을과 시골 풍경을 즐길 수 있는 장거리 도보 트레일은 파란색 표지판을 설치했다. 자전거 여행자를 위한 길은 녹색 표지판으로 되어 있는데, D9으로 표시된 해당 루트는 독일 자전거 클럽의 루트 네트워크의 일부이기도 하다.[48] 또한 로맨틱가도 버스회사(Romantic Road Coach)는 이 가도를 따라 프랑크푸르트에서 퓌센까지 왕복하는 장거리 버스 노선과 당일 여행 및 미니버스 투어 등의 관광상품을 운영하고 있다.

46) 독일 로맨틱가도 홈페이지(검색일: 2024.4.16.)
47) 강정규(2014), pp. 80-93.
48) 독일 로맨틱가도 홈페이지(검색일: 2024.4.16.)

〈그림 2-10〉 독일 로맨틱가도를 잇는 29개 도시



자료: 왼쪽 – 독일 로맨틱가도 홈페이지(검색일: 2024.4.16.);
오른쪽 – 로맨틱가도 노선도(검색일: 2024.4.17.) 참고 저자 재구성

로맨틱가도는 지역의 역사, 예술, 문화 등을 경험할 수 있는 기반으로 독일 남부지방의 유명한 관광명소가 되었다. 70년 이상 된 로맨틱가도로 인해 연간 500만 명의 숙박관광객, 숙박관광객의 4~5배에 해당하는 당일관광객이 찾고 있으며, 관광 관련 일자리 약 15,000개를 창출하고 있다.[49] 독일 로맨틱가도는 관광자원으로서의 가치가 입증되면서 전 세계 여러 국가에서 독일 사례를 벤치마킹해 유사한 개념의 가도를 만드는 데 영감을 주었다. 독일 로맨틱가도의 성공은 한국, 일본, 브라질 등에서 각 나라의 역사·문화·자연 특성을 반영한 테마형 가도를 조성하는 계기가 되었다.

로맨틱가도의 비즈니스 모델은 주 정부가 주도하는 하향식이 아니라, 지방정부, 시 정부, 기념물 소유자/관리자 등 지역의 자발적인 주도로 고안되었다는 것이 특징이다. 딩켈스뷜(Dinkelsbuehl)에 있는 로맨틱가도 사무

49) Seliger & Hyun-Ah(2020), p. 196.

실은 1985년부터 참여파트너의 기부금으로 운영되고 있다. 이 참여 파트너의 자율성과 유연성은 로맨틱가도 비즈니스 모델의 가장 큰 장점이라고 할 수 있다.[50]

3) 그리스 섬 관광네트워크

그리스는 지중해성 기후를 지니고 있으며 16,000km의 해안선과 약 6천 개의 섬으로 이루어져 있다.[51] 관광산업은 그리스 경제에 중요한 부문이고 경제성장의 핵심축이다. 특히 그리스의 섬 관광 활성화 정책은 중앙정부 주도로 체계적이고 통합적으로 수립되어 시행되고 있으며, 특히 교통인프라 확충에 정책의 우선순위를 두고 있다. '관광네트워크의 강화'를 국가관광전략계획(National Tourism Strategic Plan)의 5대 핵심 과제 중 하나로 내세울 만큼 중앙정부 차원에서 교통인프라 확충을 통한 관광객의 접근성 제고를 위해 적극적으로 노력하고 있다. 관광네트워크 강화 전략에서는 국제항공 노선 강화, 전국 마리나 네트워크 확장 및 업그레이드 등을 통한 접근성과 연결성 개선이 국가관광의 주요 전략으로 다루어지고 있다.[52] 전국적인 연결성을 강화하기 위해 그리스 정부는 고속도로, 도로, 항구 등 육상교통과 해상교통 인프라 개선에 집중했고, 특히 섬 방문객의 접근성 향상에 정책의 우선순위를 두었다. 이와 더불어 신규 공항 건설과 기존 공항 업그레이드 사업을 추진하였다.

그리스 정부는 섬 관광 활성화를 위해 접근성 강화를 중요한 요소로 고려하고는 있지만, 섬 고유의 가치와 신비성을 떨어뜨리는 연륙교 건설은 배제하고 있다. 그래서 연륙교 건설 없이 페리와 여객선 등의 해상교통수단과 함께 24개 섬에 항공교통시설을 구축함으로써 국내외 관광객 유치를

50) Seliger & Hyun-Ah(2020).
51) Tsartas, Papatheodorou & Vasileiou(2014), pp. 296-313.
52) OECD(2020)(검색일: 2024.4.17.)

위한 접근성 개선을 도모하였다.[53] 그리스는 본토와 섬들에 15개의 국제공항과 24개의 국내공항을 보유하고 있고,[54] 광범위한 항공 네트워크를 통해 외국인 인바운드 관광객들이 그리스의 섬으로 편리하게 입국할 수 있는 환경을 조성하였다.

그리스는 해상교통으로 본토와 모든 섬이 연결되어 있고, 정기선을 통해 섬 관광의 접근성을 향상시키고 있다는 점이 특징이다. 여객선, 페리, 수중익선(hydrofoils) 등 다양한 종류의 선박이 국내·국제 항로를 운항하면서 관광객의 이동 편의성을 높이고 있다.[55] 또한 그리스는 크루즈산업 발전을 위해 관광부, 문화체육부, 관광연합협회(HATTA), 그리스관광연맹(SETE), 그리스호텔상공회의소(HCH), 그리스크루즈선주협회(EEKFN), 그리스여객선선주협회(SEEN) 등 다양한 기관 간의 협력체계를 구축하였다. 이 협력체계를 기반으로 하여 기존 크루즈 상품에 이미 관광객들에게 유명하게 알려진 섬뿐만 아니라 많이 알려지지 않은 섬들을 포함하면서 국가균형발전과 크루즈 상품 다양화를 동시에 추구하고 있다. 또한 이탈리아, 몰타, 크로아티아, 프랑스, 스페인, 터키 등 인접 국가들의 크루즈 상품에 그리스 지역이 포함되도록 적극적으로 홍보를 하고 있다.

최근 그리스는 관광객의 접근성 제고를 위해 새로운 교통수단 도입을 통한 항공 교통망 구축에도 적극적으로 나서고 있기도 하다. 글로벌 기업들로 구성된 컨소시엄은 2026년까지 그리스 전역에 기존 택시와 유사한 수준, 즉 km당 운영 비용으로 운행 가능한 전기 에어택시(eVTOL) 도입을 위한 인프라 개발계획을 발표하였다.[56] 이 전기 에어택시는 배기가스 배출

53) 심원섭(2007), pp. 124-127.; 차미숙(2007), pp. 60-68.
54) Visit Greece Homepage(검색일: 2024.4.19.)
55) 에게해 및 아르고사로니코스 제도와 크레타섬은 피레우스와 라브리온 항구를, 이오니아 제도는 파트라, 킬리니, 이고우메니차, 아스타코스 항구를 주요 거점으로 활용하여 섬 간의 연계성을 강화하고 있다(Visit Greece Homepage, 검색일: 2024.4.19.).
56) Greek City Times(2022.7.14.)(검색일: 2024.4.19.)

이 전무하고 소음이 최소화될 뿐만 아니라, 활주로 없이도 수직 이착륙이 가능하다는 점에서 그리스 정부가 추진 중인 지속 가능한 섬 관광 정책 기조에 부합한다. 컨소시엄은 그리스 전역에 100개 이상의 소규모 승하차역(버티포트역, Vertiport stations)을 구축하여 본토의 도심과 섬 지역을 연결한다는 방침이다. 친환경적이면서도 접근성이 뛰어난 차세대 교통수단을 활용한다는 이 같은 계획은 그리스의 섬 관광 활성화에 기여할 것으로 전망된다.

한편 그리스 섬 관광은 법 제정을 통해 지원 근거를 마련하고, 전담기구와 위원회 등을 통해 만든 체계적인 지원체계를 기반으로 하고 있다. 1982년 지방활성화조치법을 제정한 후 그리스 관광부의 심사를 통해 그리스 섬을 A~D로 등급화하고, 등급에 따라 국고보조금 지원(25~35%), 이자지급 보조, 세금 경감 등을 차등적으로 지원하고 있다.[57] 이와 더불어 1985년 그리스 정부는 에게해 섬의 관광 활성화를 위한 전담기구를 신설하고 국회 내에 에게해 담당 위원회를 구성 및 운영하는 등 제도적 지원체계를 공고히 하였다.[58]

57) 심원섭(2007), pp. 124-127.
58) 차미숙(2007), pp. 60-68.

제3절 국내·외 유역중심 네트워크형 관광개발 사례분석

1. 국내 사례 분석

1) 인천·경기·서울 연계 뱃길 복원

2023년 7월 수도권 3개 시·도 지자체장들은 '경인아라뱃길 선박운항 활성화와 서해뱃길 복원을 위한 기반시설 확충'에 대한 내용을 수도권 공동현안 과제에 포함했다. 이에 따른 후속 대책을 논의하기 위해 3개 시도를 포함한 환경부, 한국수자원공사 등 관계기관은 2023년 8월 경인아라뱃길 기능 활성화를 위한 회의를 열고 서해뱃길 복원과 아라뱃길 활성화 방안을 협의했다.

경인 아라뱃길을 통해 여의도와 덕적도를 운항하던 유람선은 2014년에 중단되었다가 2023년 ㈜현대해양레저에서 2개 코스의 유람선 운항을 재개했다.[59] 서해뱃길 복원 사업은 서울의 그레이트 한강 프로젝트, 인천의 경인아라뱃길 활성화 및 서해 섬 명소화 사업이 진행되면서 더욱 속력을 내고 있다.[60]

아라뱃길은 한강과 서해를 연결하는 거점이며 동북아 해상관광을 위한 물길로서 잠재적 가치가 매우 크다. 아라뱃길을 한강과 연계한 해상관광 루트가 개설되면 시민들은 어디서나 한강을 거쳐 바다까지 즐길 수 있게 된다. 한강과 서해의 연결을 통해 서울은 해양도시로의 입지를 다지고 도시브랜드를 고도화할 수 있어 서해뱃길의 활용가치는 매우 클 것으로 기대된다.[61]

59) 인천일보(2023.8.2.)(검색일: 2024.1.3.)
60) 인천일보(2023.8.7.)(검색일: 2024.1.2.)
61) 경기일보(2022.12.26.)(검색일: 2024.2.26.)

〈그림 2-11〉 경인아라뱃길 항로



자료: 인천일보(2023.8.7.)(검색일: 2024.1.2.)

(1) 서울시 그레이트 한강 프로젝트

2023년 서울시는 함께 누리는 '더 위대한 한강'을 비전으로 「더 그레이트 한강 프로젝트」 추진계획을 발표하고 4대 핵심전략별 55개 사업 추진에 나섰다. 해당 프로젝트는 한강르네상스사업(2007)의 2.0 버전으로, 4대 핵심전략은 ① 자연과 공존하는 한강, ② 이동이 편리한 한강, ③ 매력이 가득한 한강, ④ 활력을 더하는 한강이다.[62]

그레이트 한강 프로젝트의 두 번째 핵심전략인 '이동이 편리한 한강'은 누구나 한강을 걸어서 접근할 수 있도록 도시와 한강을 연결하는 것으로 세계까지 도약하는 기반을 조성하는 것을 목표로 한다. '한강연결, 수상산책, 이동성 확장'을 주요과제로 하여 15개 사업을 추진하고 있으며, '서해뱃길 복원 및 서울항 조성' 사업은 '이동성 확장' 과제의 주요사업 중 하나이다.[63]

62) 서울특별시 보도자료(2023.3.9.)(검색일: 2024.1.2.)
63) 서울특별시 보도자료(2023.3.9.)(검색일: 2024.1.2.)

〈표 2-2〉 그레이트 한강 프로젝트 주요 내용

구분	내용	
비전	함께 누리는 '더 위대한 한강'	
핵심전략 및 과제	① 자연과 공존하는 한강	① 자연성 회복 ② 자연친화환경
	② 이동이 편리한 한강	① 한강연결 ② 수상산책 ③ 이동성 확장
	③ 매력이 가득한 한강	① 감성조망명소 ② 문화예술공간 ③ 축제·행사
	④ 활력을 더하는 한강	① 성장거점 강화·연계 ② 주거지 혁신

자료: 서울특별시 보도자료(2023.3.9.)(검색일: 2024.1.2.) 참고 저자 재구성

서해뱃길은 한강을 따라 여의도, 김포를 거쳐 경인 아라뱃길과 연결되는 32km의 뱃길이다.[64] 서울시는 여의도 한강공원 내 신규 선착장을 조성해 2026년 상반기 개항 예정인 서울항 조성에 앞서 한강~경인아라뱃길 운항에 필요한 기반시설을 확충하고 선박 운항 활성화를 추진한다. 여의도 선착장 완공과 동시에 민간선사와 협력해 한강~경인아라뱃길 정기 운항 노선(연간 150회, 1일 1회 기준)도 운영할 예정이다.[65] 기본노선은 여의도 선착장~아라김포여객터미널~아라인천여객터미널로, 향후 민간선사 및 인근 지자체와 협력해 서해 도서 등 운항 노선을 점차적으로 확대해나갈 방침이다.[66]

뿐만 아니라 여의도 선착장 길이를 기존 65m에서 95m로 확장해 한강 내에 1천톤급 여객선 정박이 가능해진다.[67] 선착장 규모 문제로 인해 경인

64) 인천일보(2023.8.7.)(검색일: 2024.1.2.)
65) 서울특별시 보도자료(2023.4.10.)(검색일: 2024.1.2.)
66) 서울특별시 보도자료(2023.4.10.)(검색일: 2024.1.2.)

아라뱃길에서 출발해 여의도에 정박하지 못했던 유람선이 서울에 정박할 수 있게 되면 유람선을 활용한 서울·서해안 관광 편의가 개선될 것으로 기대된다.[68] 서울시민 및 국내외 관광객들은 수상과 육상경로로의 연계관광이 가능해지며, 이후 서울항까지 조성되면 서해에서 출발한 5천톤급 크루즈가 한강에 정박해 서울 명소를 방문하는 등 기항지 관광도 즐길 수 있다. 또한 한강에서 출발해 군산항, 목포항 등을 거쳐 제주항까지의 크루즈관광도 가능하게 되어 한강을 찾는 많은 관광객의 수요를 충족시킬 것으로 보인다.[69]

(2) 인천시 경인아라뱃길 활성화 및 서해 섬 명소화 사업

현재 서울 한강과 경인아라뱃길을 연결하는 뱃길은 2개로, ㈜현대해양레저가 '김포터미널~여의도'와 '김포터미널~시천나루' 구간을 운항하는 중이다. 두 구간은 연결되지 않은 별도의 구간으로, 이와 관련해 인천시는 아라뱃길을 연계한 서해섬~한강 간 여객·유람선 운항을 추진 중이다. 구체적으로는 덕적도, 팔미도 노선 등이 유력하게 검토되고 있으며, 아라뱃길 연계 관광상품 개발 및 체류시설 조성 등 관광연계 사업도 추진할 예정이다.[70]

서울시가 서해뱃길사업으로 한강주운(여의도~경인아라뱃길 입구)정비를 하고 있고, 한국수자원공사가 아라뱃길사업으로 갑문·수로개설을 통해 한강~서해섬 사이 뱃길을 완성하고 있으며 이와 더불어 인천시는 섬 관광을 활성화하기 위한 도서 정주여건 개선에 나선다.[71]

67) 서울경제(2022.11.14.)(검색일: 2024.1.3.)
68) 서울경제(2022.11.14.)(검색일: 2024.1.3.)
69) 서울특별시 보도자료(2023.4.10.)(검색일: 2024.1.2.)
70) 인천일보(2023.8.7.)(검색일: 2024.1.2.)
71) 인천일보(2023.8.7.)(검색일: 2024.1.2.)

인천시의 백령도는 문화체육관광부가 선정한 '가고 싶은 K-관광섬'에, 대이작도는 한국관광공사의 섬 명소화 사업 대상지로 선정되어 총 130억 원의 사업비를 확보했다. 아울러 자월도 달빛바람 천문공원 조성에 55억 원, NLL 평화생태 섬 둘레길 조성에 100억원, 백령·대청 국가지질공원 탐방시설 조성에 20억원, 연평도 해안데크 조성에 37억원, 소야도 떼뿌루 해수욕장 야영장 조성에 20억원을 들여 관련 사업을 진행할 계획이다.[72]

이외에도 인천시는 섬 명소화 사업을 위해 관광객 유치를 위한 프로그램을 개발하고 섬 관광시설 지원에 힘쓰고 있다. 행정안전부의 섬 특성화 공모사업을 중심으로 한 인천형 섬 만들기 사업을 체계화하기 위해 섬발전지원센터를 설립하고 살고 싶은 섬 마을 조성을 위한 특성화 마을을 육성중이다. 또한 한강~서해뱃길 연결에 대비해 서울, 경기도와의 공동 마케팅을 통한 인천 섬 관광 활성화 방안을 모색중이며 인천연구원의 현안연구과제를 통해 사업을 구체화할 것이라고 밝혔다.[73]

'서해섬~아라뱃길~한강'을 잇는 선박 운항이 활성화되면 관광·교통기반시설의 조성으로 인해 서해 섬 정주여건 및 접근성이 개선되어 지역경제 활성화뿐만 아니라 수산물 운송루트가 확대되는 효과를 기대할 수 있다. 또한 인천시는 아라뱃길 구간을 하천 기본계획상 친수지구로 지정해 아라뱃길이 수도권을 대표하는 문화·관광·레포츠 복합공간으로 자리매김할 것으로 예상된다.[74]

2) 전남·해남·영암 공동 해양레저관광도시 육성

솔라시도(SolaSeaDO) 기업도시를 서남권을 대표하는 해양레저관광 중

72) 인천투데이(2023.7.26.)(검색일: 2024.1.2.)
73) 인천투데이(2023.7.26.)(검색일: 2024.1.2.)
74) 인천광역시 보도자료(2023.8.2.)(검색일: 2024.1.3.)

심도시로 육성하고자 산·관·학이 협력을 추진 중이다. 해남군은 2023년 11월 전라남도와 영암군, 한국농어촌공사 등 유관기관과 '영암호 관광레저 기반구축 및 개발'에 대한 업무협약을 체결했다. 업무협약은 해남군과 영암군 일원에 조성중인 솔라시도 육성을 위해 인근 해역과 영암호를 활용한 관광레저 기반을 구축하는 것이 목적이다.[75]

'영암호 관광레저 기반구축 및 개발'사업은 기업도시 3개지구(구성·삼포·삼호)와 영암호를 연계해 서남부권 관광레저 동력을 확보하기 위해 전남·해남·영암이 공동으로 추진하는 사업이다.[76] 솔라시도는 '태양(Solar)'과 '바다(Sea)', 호수가 조화롭게 어우러져 여유로운 삶이 만들어지는 '도시(City)'라는 의미를 지닌 영암·해남 관광레저 기업도시 브랜드이다. 휴양형 관광레저도시, 가족형 엔터테인먼트도시, 자연친화적 환경도시, 종합 스포츠레저도시를 컨셉으로 하여 바다와 호수가 어우러진 섬, 해안선, 갯벌 등 자연환경과 연계한 개발을 목표로 한다.[77]

해남군은 2023년 10대 시책 중 하나로 '솔라시도 기업도시 활성화 등 신성장 동력 기틀 마련'을 꼽았다. 또한 해남군의 2030 프로젝트를 발표하며 영암군, 전라남도와 협력해 2033년까지 7,418억원을 들여 솔라시도 인근 해역 및 영암호, 금호호에 해양레저관광 인프라를 개발할 예정이라고 밝혔다.[78]

더불어 전라남도는 '광주~영암 고속도로, 광주~완도 고속도로, 신안 압해~해남 화원 국도 연결도로' 등 인근의 교통 기반시설을 개선하여 영암호를 중심으로 솔라시도 기업도시 활성화를 위한 발판을 마련할 예정이다.[79] 남부권 광역 관광개발사업과 연계한 '서남해안 광역관광 거점단지 조성계획'도

75) 해남군 보도자료(2023.11.21.)(검색일: 2024.1.3.)
76) 해남군 보도자료(2023.11.21.)(검색일: 2024.1.3.)
77) 솔라시도 홈페이지(검색일: 2024.1.4.)
78) 서울경제(2024.1.10.)(검색일: 2024.2.26.)
79) 전라남도 보도자료(2023.11.20.)(검색일: 2024.1.3.)

추진한다. 솔라시도를 우수한 교통망과 풍부한 해양관광 자원을 가진 국제적 관광명소로 육성하기 위해 복합문화예술공간으로서 '솔라시도 수상 공연장'과 '영암호 수상 보행교'를 건립한다. 이밖에 세계적 해양관광벨트의 거점이 될 '서남해안 생태정원'과 골프 및 모터스포츠를 즐길 수 있는 특화타운, 청년 주거·문화·커뮤니티 시설을 갖춘 멀티 콤플렉스도 조성한다.[80]

전남·해남·영암의 협력으로, 그동안 상대적으로 해양레저관광 개발이 미비했던 서남해안 일대에 영암호를 중심으로 한 해양레저 관광 산업과 인프라가 확충될 것으로 보인다. 영암호 중심 해양레저 관광기반 구축을 통해 솔라시도 기업도시가 친환경 재생에너지 산업벨트의 핵심 및 서남해안 광역관광 거점으로 자리매김할 것으로 기대된다.[81]

〈표 2-3〉 솔라시도 기업도시 사업 개요

솔라시도 사업 위치	구분	내용
	위치	전라남도 해남군 산이면, 영암군 삼호읍 일원
	면적	33.8㎢(1,024만 평) 해남군: 20.89㎢(632만 평) 영암군: 12.93㎢(392만 평)
	사업기간	2006년~2025년
	사업비	2조 3,188억원(도시조성비)
	시행사	서남해안기업도시개발㈜, 서남해안레저㈜, KAVO㈜
	주요사업	산이정원(가든뮤지엄), 골프장, 골프&빌리지, 승마/요트, 호텔/워터파크, 데이터센터, 태양의정원, 태양광, RE100산업단지

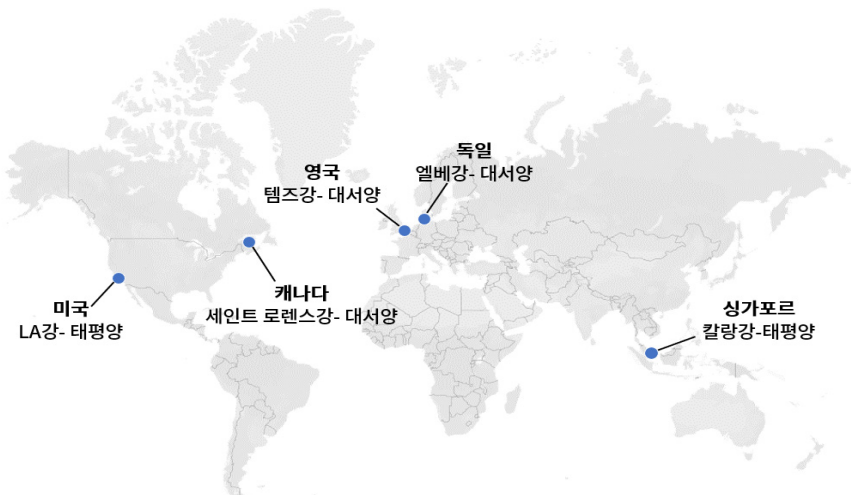
자료: 햇빛정원도시 솔라시도 홈페이지(검색일:2024.1.3.); 솔라시도 홈페이지(검색일:2024.1.4.) 참고 저자 재구성

80) 헤럴드경제(2023.6.21.)(검색일: 2024.1.4.)
81) 해남군 보도자료(2023.11.21.)(검색일: 2024.1.3.)

2. 국외 사례 분석

국외 내수면과 해수면 관광 네트워크 사례를 분석하기 위하여 유럽 영국의 템즈강, 독일의 엘베강, 북미 미국의 LA강, 캐나다의 세인트 로렌스강과 아시아 싱가포르의 칼랑강을 중심으로 살펴보고자 한다.

〈그림 2-12〉 국외 내수면-해수면 관광 네트워크 사례 위치도



자료: 저자 작성

1) 유럽 내수면-해수면 관광 네트워크 사례분석

(1) 영국 템즈강 하구 2050 성장 위원회

템즈강(River Thames)은 잉글랜드 남서부의 글로스터셔(Gloucestershire)에 있는 템즈 헤드(Thames head)라는 샘에서 발원한다. 이후 옥스퍼드 근처에서 여러 개의 작은 강이 만나 약 346km에 달하는 큰 강을 이루고 여러 도시와 지역을 지나, 영국과 유럽 대륙 사이의 북해(North sea)로 흘러 대서양에 합류한다.[82)]

〈표 2-4〉 템즈강 하구 개요

템즈강 하구 전경	구분	내용
	국가	영국
	강 위치	잉글랜드 남서부에서 남동부 일대
	길이	약 346km
	발원지	템즈 헤드
	유입 해역	대서양의 북해

자료: UK Government 홈페이지(검색일:2023.12.22.); Port of London Authority(2019)

템즈강은 영국에서 두 번째로 긴 강으로, 해당 내수면과 해수면을 공유하는 여러 지역의 이해관계자들은 템즈강 하구가 담고 있는 생태학적, 문화적, 그리고 경제적 가치를 지속 가능한 수준으로 관리하고 보존할 수 있도록 협력체를 구성하는 등의 다양한 시도를 이어오고 있다. 대표적인 예시로는 '템즈강 하구 2050 성장 위원회(Thames Estuary 2050 Growth Commission)'가 진행하고 있는 '템즈강 하구 2050 성장 위원회 기본계획(Thames Estuary 2050 Growth Commission 2050 Vision)'이 있다. 해당 위원회는 런던항 관리국(Port of London Authority)을 중심으로 정부, 지자체와 더불어 다수의 지역 사회단체와 민간 자선단체로 구성되어 있다.

템즈강 하구 2050 성장 위원회는 2016년 3월을 시작으로 템즈강을 끼고 있는 여러 지역과 연안의 번성과 더불어 내수면과 해수면이 교차하는 하구 지역의 지속 가능한 발전을 위해 설립되었다.

82) Port of London Authority(2019), p. 55.

〈표 2-5〉 템즈강 하구 2050 성장 위원회의 대표 협력체

구분		내용
산업	포스 포츠	국내외 물류 및 운송 서비스를 제공하는 영국의 대표적인 항만운영업체
	시티 크루즈	템즈강을 배경으로 크루즈를 활용한 관광 및 이벤트 서비스 제공 업체
	우버 보트	차량 공유 서비스 기업 우버의 수상 택시 서비스
정부	런던금융특구	국제 금융 기업과 은행들이 모여있는 영국의 대표 금융 중심지역
	영국 교통부	영국 정부의 교통 및 운송 정책을 총괄하는 부서
	영국 해사 및 연안경비청	영국의 해상 교통, 구조, 해양환경 등을 관리 감독하는 기관
연구 · 단체	템즈 21	템즈강 주변의 환경 보전과 생태와 관련된 연구 및 프로젝트를 수행하는 단체
	템즈 하구 파트너십	템즈 하구 지역의 지속 가능한 발전을 위한 협력체
	와일드라이프 트러스트	영국 전역의 야생동물 보호 및 자연 보호를 위한 비영리 단체들의 연합체

자료: Thames2050 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

해당 위원회는 국가 경제의 중심이 되는 선도적인 항구, 온실가스 배출이 없는 항구를 조성해 다음 세대에서 더 나은 조건의 강과 바다를 물려주는 것을 핵심 가치로 선정했다. 또한 2050년까지 템즈강을 통해 약 1,900억 파운드의 총부가가치와 130만 개의 일자리 창출을 목표로 한다. 발전 방향으로는 국민이 요구하는 다양한 가치를 생산하고 지역과 사람 간의 연결과 문화적 번성을 지향하며 더불어 다양한 환경적 변화에 대한 적응과 국민의 다양성을 수용하는 공간을 조성하는 것이다. 해당 기본계획은 무역(Trading Thames), 장소성(Destination Thames), 자연(Natural Thames) 이 세 가지의 세부 추진 영역을 중심으로 한다. 각 영역과 관련해 영국의 최대 항구로서의 입지를 다지고 거주지의 역할과 더불어 관광목적지의 역할을 확립하고, 환경 생태학적 가치를 보전하는 공간조성이라는

목표를 가진다.[83]

〈표 2-6〉 템즈강 하구 2050 성장 위원회 기본계획 개요

구분		내용
비전		국가 경제의 중심이 되는 항구를 조성해 다음 세대에게 더 나은 조건의 강과 바다를 물려주는 것
목표		약 1,900억 파운드의 총부가가치 및 130만 개의 일자리 창출
발전 방향		① 국민을 위한 다양한 가치를 생산하는 공간 ② 공공과 민간, 지역과 사람을 연결하는 공간 ③ 풍부한 문화적, 지역적 가치를 통해 번성하는 공간 ④ 다채로운 커뮤니티와 라이프스타일을 수용하는 공간 ⑤ 다양한 환경적 변화에 적응하는 공간 ⑥ 혁신과 지지로 국민의 요구를 실행하는 공간
세부 추진 영역		
무역	의미	• 2050년까지 수요를 7천~8천 톤 이상으로 끌어올려 영국 최대 항구로서 입지를 다지는 것
	세부 목표	• 지속적인 항만 무역 투자를 통해 지속 가능한 성장 달성 • 온실가스 감축을 통해 영국 경제 성장에 이바지 • 런던의 물류 중심으로서 필수적인 항구가 되는 것
장소성	의미	• 지역민과 관광객 모두를 끌어당기는 상징적인 장소
	세부 목표	• 템즈강의 스포츠와 레크레이션 요소의 활용으로 지역민과 관광객 모두에게 방문 만족도를 높임 • 지역민의 거주만족도와 행복감을 높을 높임 • 활기차고 다채롭게 연계된 커뮤니티를 조성해 새로운 거주지를 조성하고 관리함
자연	의미	• 하수, 폐기물 및 기타 오염 없는 깨끗한 강 조성으로 지역의 생물 다양성과 다양한 가치 활용
	세부 목표	• 깨끗한 공기, 자연 방파제, 야생동물의 탄소 흡수원으로서의 가치 확보 • 하구 서식지 개선 및 확장과 더불어 홍수로부터의 보호 • 플라스틱, 화학물질과 같은 오염물질에 대한 대처

자료: Thames2050 홈페이지(검색일: 2023.12.22.); Thames 2050(2018), p. 1-33.

83) Thames 2050(2018), p. 1-33.

템즈강 하구 2050 성장 위원회는 기본계획을 달성하기 위해 '템즈강 하구 2030 실행 계획(Thames 2030 Action Plan)'을 통해 단기, 중기, 장기적인 실행계획을 발표했다. 특히 내수면과 해수면을 연계한 관광지로써의 템즈강 하구의 입지와 역할을 확인하기 위해 총 6개의 세부 시행 계획을 발표했으며, 이를 통해 주기적인 이행 현황 분석과 더불어 효율적인 발전을 가능하게 했다. 나아가 관련 이해관계자들의 협력을 촉진하고자 했다.

〈표 2-7〉 템즈강 하구 2030 내 장소성 관련 실행계획

시행 계획	주요 시행 주체	목표 기간
하구 조류 지역의 공적 활용 방안	런던항 관리국	2023년 말
전기 에너지를 활용한 페리 운영 방안에 관한 연구 수행		2023년 말까지 보고서 작성
승객을 위한 부두 확장 및 네트워크 확장	런던광역정부, 런던교통공사, 선박 운영자 및 강변 부동산 개발업자	2023년 초까지 새로운 부두 수 협의
대규모 해상 이벤트 개발을 통한 투자 유치	런던광역정부, 템즈강 하구 성장 위원회 등	2025년 터널 개통과 함께 진행
능동적인 템즈강 협력체 운영	런던 스포츠, 캐널 앤 리버 트러스트(Canal and river trust) 등	2023년에 지급된 지원금을 통해 2025년까지 다목적 스포츠 공간조성
템즈강 하구를 중심으로 다양한 산책길 개발	템즈강 하구 성장 위원회, 템즈 하구 파트너십 등	2023년 말까지 새로운 산책길 5개소 개발

자료: Thames 2030 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

(2) 독일 엘베강 하구 실무위원회

엘베강(River elbe)은 체코 북부에 있는 크르코노세 산 (Krkonoše Mountain)에서 발원해 국경을 넘어 독일 동부를 지나는 강으로 그 길이가 약 1,094km에 달하는 규모를 자랑한다. 이후 함부르크 항구를 지나 영국과 유럽 대륙 사이의 북해로 흘러 대서양으로 합류한다. 엘베강은 다양한 분야와 수준의 이해관계자들이 모여 협력체를 구성하고 관광지로서의 가치

를 발굴하기 위해 활발히 관리하고 연구하는 지역 중 하나다.

〈표 2-8〉 엘베강 하구 개요

엘베강 하구 전경	구분	내용
	국가	체코, 독일
	위치	체코 북부와 독일 동부
	길이	약 1,094km
	발원지	크르코노세 산 (Krkonoše Mountain)
	유입 해역	대서양의 북해

자료: FGG Elbe 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

대표적인 예시로는 '엘베강 하구 실무위원회 (Elbe estuary working group)'가 진행한 '엘베강 하구 통합관리계획(Integrated management plan for the elbe estuary)'을 들 수 있다. 해당 위원회는 유럽연합(European Union)의 주도로 시작된 자연 보호 네트워크 (Natura 2000) 프로젝트 중 하나로, 엘베강 하구의 생태학적 가치를 보존하면서도 가치를 활용할 수 있는 통합적인 관리를 목적으로 만들었다.

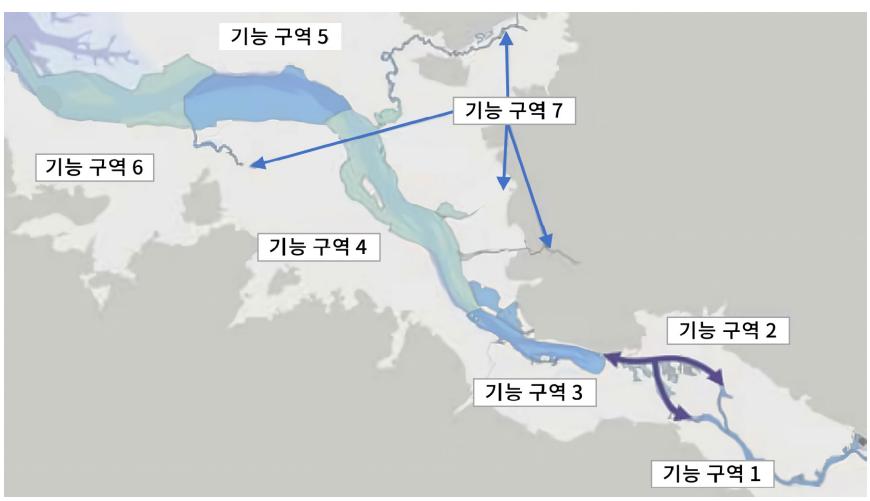
〈표 2-9〉 엘베강 하구 실무위원회 구성

구분	내용
독일 도시개발환경부	• 함부르크 상원의 11개 전문기관 중 하나로 도시개발 및 주택과 관련된 정책을 총괄하는 기관
니더작센 연방 주	• 독일 북부에 있는 주로 크기가 가장 크고 인구가 많은 주 중 하나로 엘베강 하구가 있음
슐레스비히홀슈타인 연방 주	• 독일 북부에 있는 주로 엘베강이 지나는 여러 주 중 하나이며, 해양 관광이 유명하나 상대적으로 크기와 인구 작음
북부 수로 및 해운국	• 독일 북부 지역의 수로 및 해운 활동을 관리 감독하는 기관
함부르크 항만청	• 독일의 최대 항구도시인 함부르크의 항만 시설 및 관련 활동을 감독하는 기관

자료: Elbe estuary working group(2012), p.5; FGG Elbe 홈페이지(검색일: 2023.12.22.) 참고 저자 재구성

해당 위원회는 다양한 이해관계자 간의 협력을 위한 프레임워크를 제안하고 효율적인 지역 관리와 발전 방향을 제시하고자 엘베강 하구 일대를 총 7개의 기능 구역으로 구분하였다. 각 기능 구역은 내륙에서 해수면으로 가까워질수록 번호를 부여하여 1번부터 6번까지 명명되었으며, 기능 구역 6은 엘베강이 북해에 흘러 들어가는 구역이다. 기능 구역 2는 두 갈래로 나누어지는 엘베강 줄기 모두를 포괄하며, 기능 구역 7은 엘베 강줄기에서 나오는 네 개의 지류(支流)를 포괄한다. 엘베강 하구 실무위원회는 엘베강 하구 통합관리계획을 통해 각 기능 구역의 다채로운 생태 지리학적 특성과 관광요인을 고려한 레저·관광·스포츠 활성화 전략을 제시했다. 또한 공통적으로는 엘베강 하구가 가지고 있는 내수면과 해수면의 수자원을 활용한 휴양 및 여가활동을 장려하였다. 나아가 지역의 자연 관광 진흥을 위한 기반으로써 자연적, 그리고 환경적 관광 잠재력을 함양할 수 있는 관리 전략이 필요하다는 것을 강조했다.

〈그림 2-13〉 엘베강 하구 기능 구역 구분 지도



자료: Elbe estuary working group(2012) p. 11을 참고하여 저자 수정

〈표 2-10〉 기능 구역별 규모와 레저·관광·스포츠 활성화 전략

구분	규모	관광 활성화 전략
기능 구역 1	29km 1,748ha	• 오르트카텐항 (Oortkaten port)과 그 주변 지역의 재평가 • 자연 보호 당국과 단체와 협업해 자연환경 체험 활동 확대 • 지역 조사를 통한 위기 지역과 수상 스포츠가 가능한 구역 구분 관리
기능 구역 2	총 28km 990ha	• 자연·문화·환경 관광 잠재력 보호 및 발전
기능 구역 3	17km 5,181ha	• 뮐렌베르거 호 (Mühlenberger Loch)내 및 인근 항해 구역 관리 • 항구 내 미사 퇴적 방지 대책 • 여객선 이용객 편의성 제고 및 여행상품 확대 • 캠프 부지 확장 • 청년 관광객 대상 유스호스텔 지원 확대를 통한 확충
기능 구역 4	32km 14,048ha	• 제트스키와 같은 수상 스포츠에 대한 규제 완화 • 돛단배나 모터보트를 위한 접안장 확대 • 여객선 이용객들을 대상으로 하는 활동이나 현장체험 활동의 확대 • 슐레스비히홀슈타인 (Schleswig-Holstein) 지류에 하우스 보트 시설 설치
기능 구역 5	2km 11,357ha	• 엘베강 하류 목욕장 기반 조성에 관한 연구 진행 • 제트스키와 같은 수상 스포츠에 대한 규제 완화 • 여색선 이용객들을 대상으로 하는 활동이나 현장체험 활동의 확대
기능 구역 6	23km 13,564ha	• 해양 문화재 (역사적으로 가치 있는 선박이나 항구 등)의 보존 및 가치를 활용한 관광요소 개발 • 제트스키와 같은 수상 스포츠에 대한 규제 완화 • 지속 가능한 지역 관리를 위해 생태 환경을 고려한 수상 스포츠 활동 관리
기능 구역 7	총 68km 872ha	• 제트스키와 같은 수상 스포츠에 대한 규제 완화 • 자연·문화·환경 관광 잠재력 확보 및 개발 • 지속 가능한 지역 관리를 위해 생태 환경을 고려한 수상 스포츠 활동 관리

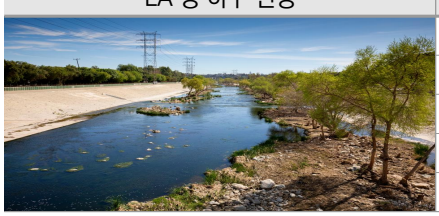
자료: Elbe estuary working group(2012), pp. 10-250 참고 저자 작성

2) 북미 내수면-해수면 관광 네트워크 사례분석

(1) 미국 로스엔젤레스강 종합계획

로스엔젤레스강(Los Angeles River, 이하 LA강)은 산페드로(San Fernando Valley) 협곡에서부터 시작해 LA 시내를 거쳐 롱비치(Long Beach)를 지나 대서양으로 이어지는 강이다. 길이는 약 82km로 이 중 약 51.3km가 LA시 내에 있어, 다른 나라의 강과 비교했을 때 대도시와 상대적으로 가까운 도시라고 할 수 있다.[84] 실제로 캘리포니아 지역민 세 명 중 한 명은 강에서 차로 한 시간 거리에 거주 중인 것으로 집계되었다. 지역민의 관점에서 강의 의미를 이해하고 발전 방향을 세우고자 하는 노력을 이어오고 있다.[85]

〈표 2-11〉 LA 강 하구 개요

LA 강 하구 전경	구분	내용
	국가	미국
	위치	캘리포니아 롱비치 일대
	길이	약 82km
	발원지	산페드로 협곡
	유입 해역	대서양

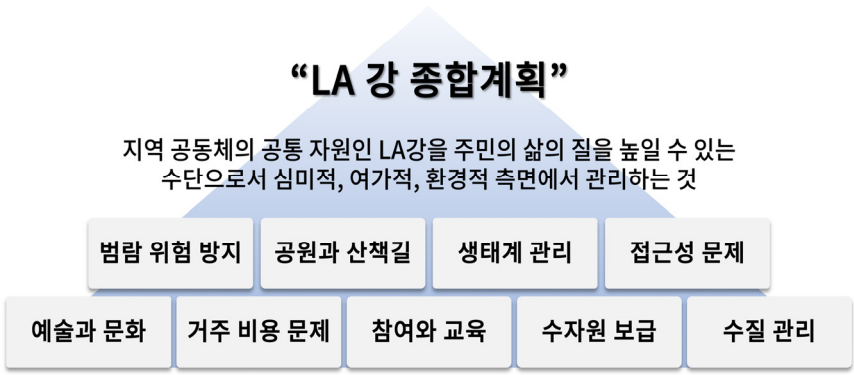
자료: LA 지역 공공공사 홈페이지(검색일: 2023.12.22.).

로스앤젤레스 카운티(Country of Los Angeles)는 1996년, LA 강을 활용한 지역 가치 제고를 위해 첫 종합계획을 세웠는데 이것이 첫 'LA 강 종합계획(LA river master plan)이다. 이후 2016년부터 기존의 종합계획을 갱신하기 위해 다양한 분야의 전문가, 기관, 정부 기관 등이 모여 수자원과 환경, 사람의 연관성에 대해 고찰하고 연구하였으며 그 결과 2022년에 'LA 강 종합계획 2022'이 세워졌다. LA 강 종합계획은 지역 공동체의 공

84) LA 지역 공공공사 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)
85) Country of Los Angeles(2022).

통 자원인 LA 강을 주민의 삶의 질을 높일 수 있는 수단으로 삼아 심미적, 여가적, 환경적 측면에서 관리하는 것이다. 이러한 목표를 달성하기 위한 세부 목표로 강 범람 위험의 방지, 공원과 산책길 조성, 생태계 관리, 접근성의 문제, 강과 관련한 예술과 문화, 인근 지역 거주 비용의 문제, 참여와 교육의 장려, 수자원 보급, 수질관리 등 총 9개의 세부 달성 목표를 설정하였다.

〈그림 2-14〉 LA 강 종합계획의 목표



자료: LA 지역 공공공사 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

LA 강의 종합계획은 환경, 여가, 도시개발 등 다양한 분야의 기관이 참여하는 것이 특징이다. 예를 들어 로스앤젤레스의 공터나 산책로, 야생동물 서식지 등을 관리하는 당국인 LA 산림 레크레이션 보존국(Mountains Recreation and conservation Authority), 지역의 지속 가능성을 위한 그린 LA 연합 (Green LA coalition), 지역 주민 주도로 운영되는 도시재생 공동체 네트워크인 도시재생 네트워크 리더십(Leadership for Urban Renewal Network) 등이 있다.

〈표 2-12〉 LA 강 종합계획 참여 기관 일부

구분	내용
캘리포니아 경관보전협동조합 (California Landscape Conservation Cooperative)	• 캘리포니아 전반에 대한 기후 변화의 영향 및 생태계 보전 • 지역 자원 관리 및 보전
그린 LA 연합 (Green LA coalition)	• 로스앤젤레스를 지속 가능한 도시로 전환하기 위한 친환경 캠페인을 진행함
힐 더 베이 (Heal the bay)	• 로스앤젤레스 지역의 연안 해역과 유역을 안전하고 건강하게 유지함
도시재생 네트워크 리더십 (Leadership for Urban Renewal Network)	• 지역 주민들 주도의 지속 가능한 지역 공동체 조성 및 운영하는 네트워크
LA 산림 레크레이션 보존국 (Mountains Recreation and conservation Authority)	• 지역 공터 및 공원, 유역, 산책로 및 야생동물 서식지 보존 및 관리하는 당국
LA 강 (River LA)	• LA 강이 사람과 자연을 하나로 묶는 매개체로 사용하기 위해 디자인하고 인프라를 구축함
도심 프로젝트 (The City Project)	• 인간의 건강과 지역의 경제적 활력을 증진할 수 있는 공공자원 투자 프로젝트
로스앤젤레스 수도관리 (Los Angeles Waterkeeper)	• 로스앤젤레스 내륙과 해안의 수자원을 관리 및 연구하고 미래세대를 교육함

자료: Country of Los Angeles(2022), pp. 260-263 참고 저자 작성

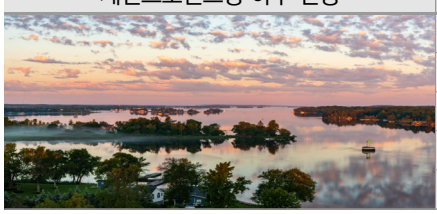
(2) 캐나다-퀘벡 세인트로렌스만 통합관리계획

세인트로렌스강(St. Lawrence river)은 캐나다와 미국 국경의 동쪽에 있는 오대호(五大湖) 중 하나인 온타리오 호수(Ontario lake)부터 세인트로렌스만까지 이어지며 그 길이는 약 1,197km에 달한다. 세인트로렌스강은 미국의 뉴욕주를 포함하여 캐나다에서 두 번째로 큰 도시인 몬트리올(Montreal)과 항구도시 퀘벡(Quebec)을 지나기 때문에, 국가적 차원에서 지역 관리와 활성화에 많은 관심을 기울이고 있다.[86]

86) 캐나다 해양수산부 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

캐나다 해양수산부(Department of Fisheries and Oceans Canada)는 세인트로렌스강과 만 일대(St. Lawrence river and Gulf of St. Lawrence)를 보호하고 그 가치를 효율적으로 활용하기 위해 1988년, 퀘벡 정부와 캐나다-퀘벡 협정(Canada-Quebec Agreement on the St. Lawrence)을 맺었다. 이에 근거하여 두 정부는 세인트로렌스 하구부터 만까지 이르는 지역을 관리 대상으로 하는 '세인트로렌스 실행계획 (St. Lawrence action planSt. Lawrence Action Plan)'을 발표한다.

〈표 2-13〉 세인트로렌스강 하구 개요

세인트로렌스강 하구 전경	구분	내용
	국가	미국
	위치	캘리포니아 롱비치 일대
	길이	약 1,197km
	발원지	온타리오 호수
	유입 해역	대서양의 세인트로렌스만

자료: Great lakes commission 홈페이지(검색일: 2023.12.22.); St. Lawrence Action planSt. Lawrence Action Plan 홈페이지 (검색일: 2023.12.22.)

해당 계획은 캐나다와 퀘벡 정부를 중심으로 다양한 수준의 이해관계자들이 모여 협력할 수 있는 장으로서 역할을 한다. 먼저 두 정부는 세인트로렌스강과 만 일대와 관련된 각 정부의 다양한 부처를 투입해 더욱 효율적인 지역 관리 방안을 모색하고자 하였다. 구체적으로 캐나다 정부는 환경기후변화, 해양수산부, 교통부, 공원관리국 등 지역 행정 및 관리 차원에서의 부처가 주로 참여하였으며, 대표적인 해양 관광도시인 퀘벡 정부에서는 지역 관리 차원에서의 노력뿐만 아니라 관광부나 야외시설협회 등 관광지 조성 및 관리 차원에서의 노력을 기울였다. 또한 교육과 연구 관련 협업을 위해 여러 교육기관과 대학과 협력하였으며, 지역사회, 레크레이션, 환경 관련 비영리 단체나 캐나다 원주민, 산업계와도 활발히 협업하였다.[87]

〈표 2-14〉 세인트로렌스 실행계획 정부 부처 구성

구분	내용
캐나다 정부	• 캐나다 환경기후변화부(Environment and Climate Change Canada) • 캐나다 해양수산부(Fisheries and Oceans Canada) • 캐나다 교통부(Transport Canada) • 캐나다 공원관리국(Parks Canada Agency)
퀘벡 정부	• 도시주거관리부(Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation) • 환경기후변화대응부(Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques) • 에너지 및 자연자원부(Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles) • 산림, 야생동물 및 공원부(Ministère de Forêts, de la Faune et des Parcs) • 공공안전부(Ministère de la Sécurité publique) • 관광부(Ministère du Tourisme) • 교통부(Ministère des Transports) • 퀘벡 야외 시설 협회(Société des établissements de plein air du Québec) • 퀘벡 페리 협회(Société des traversiers du Québec)

자료: St. Lawrence Action planSt. Lawrence Action Plan 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

해당 실행계획은 협약을 맺은 1988년부터 시작해 2023년을 기준으로 약 30년간 협업이 이어져 오고 있으며, 5년을 주기로 현재까지 총 6차례의 발표가 있었다. 먼저 실행계획 1단계(1988년~1993년)에서는 생물 서식지 보호구역을 설정하고 시민 위원회를 설립하였다. 실행계획 2단계(1993년~1998년)에서는 생물 서식지 보호구역을 추가 설정하고 사그네이-세인트 로렌스 해양공원(Saguenay-St. Lawrence Marine Park)을 설립하고 관련 연구를 진행하였다. 실행계획 3단계(1998년~2003년)에서는 화물선 및 여가용 보트 이용으로 인해 생기는 환경 오염 관리 전략을 세우고 다수의 공원, 야생동물 보호구역을 신설 및 확장했다. 실행계획 4단계(2005년~2010년)에서는 환경 인증프로그램인 에코 마리나(Eco-Marinas)를 시행하였다. 실행계획 5단계(2011년~2016년)에서는 세인트로렌스 하구와

87) St. Lawrence Action planSt. Lawrence Action Plan 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

만 일대의 효율적인 연구 및 모니터링을 하기 위해 연구 도구 개발 프로그램을 시행하고 40개 이상의 지속 가능한 지역 가치 활용 프로젝트를 시행하였다. 마지막으로 실행계획 6단계(2016년~2021년)에서는 세인트로렌스강과 만 일대와 그 지류인 세게네이강(Saguenay river) 일대에서 일어나는 해양관광 활동이나 낚시, 화물선 등 다양한 해상활동으로 인해 누적된 영향을 평가하기 위한 프레임워크를 구축하였다. 또한 세인트로렌스강과 만 일대의 자연 보호 통합계획을 수립하는 노력을 이어오고 있다.[88] 특히 실행계획 6단계에서는 캐나다의 환경기후변화부처와 퀘벡 환경기후변화 대응부처의 주도로 세인트로렌스강과 만 일대의 환경 보호와 가치 보존을 위한 지역사회 상호작용 프로그램(Community interaction program)을 진행했다. 그 결과로 $3,290,233의 지원금으로 기간 내 44개의 시민조직에서 59개의 사업을 진행할 수 있었다. 구체적으로 생물 다양성 보호 및 복원사업 18개, 연구 및 활동 연계 사업 6개, 대중 인식 제고 사업 16개, 연구사업 19개로 집계되었다.[89] 해당 사업은 협력사의 지원을 합해 결과적으로 약 5백만 달러의 총 가치를 냈다고 발표하였다.[90]

88) St. Lawrence Action planSt. Lawrence Action Plan 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)
89) St. Lawrence Action pPlan 2011-2026(2021), pp. 43-44.
90) St. Lawrence Action PlanSt. Lawrence Action Plan 2011-2026(2021), pp. 43-44.

〈표 2-15〉 캐나다-퀘벡 협정 실행계획 대표 업적

구분	내용
1단계 (1988년~1993년)	• 5000ha 이상의 생물 서식지 보호 • 세인트로렌스강 하구와 만 인근의 종합 자료수집 • 시민 위원회를 설립하여 회의를 개최하고 진행 결과 발표
2단계 (1993년~1998년)	• 2000ha 이상의 생물 서식지 추가 보호 • 사그네이-세인트 로렌스 해양공원(Saguenay-St. Lawrence Marine Park) 설립 및 관련 연구 진행 • 벨루가 보호 계획 발표 • 지역사회 참여를 장려하기 위한 기금 프로그램 진행
3단계 (1998년~2003년)	• 화물선 및 여가용 보트 이용으로 인한 환경 오염 관리 • 비정부기구들과의 협업으로 약 105,000ha의 생물 서식지 추가 보호 • 다수의 공원, 야생동물 보호구역을 신설 및 확장
4단계 (2005년~2010년)	• 분야별 전문가들과의 협동으로 자연환경 보호 • 소렐(Sorel)과 바렌느(Varennes) 사이 선박 이동으로 생기는 강둑 침식 방지 • 환경 인증프로그램 '에코 마리나(Eco-marinas) 시행
5단계 (2011년~2016년)	• 40개 이상의 세인트로렌스 구역의 지속 가능한 이용을 위한 프로젝트 진행 • 세인트로렌스 구역의 효율적인 연구 및 모니터링을 위한 연구 도구 개발 프로그램 시행
6단계 (2016년~2021년)	• 세인트로렌스강과 만 일대와 세게네이강(Saguenay river)일대의 해양활동 누적 영향 평가를 위한 프레임워크 구축 • 세인트로렌스강과 만 일대의 자연 보호 통합계획 수립

자료: St. Lawrence Action planSt. Lawrence Action Plan 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

미국 로스엔젤레스강과 캐나다 세인트로렌스강은 유럽과 달리 강별 협의체는 개별적으로 구성하지 않았지만, 우리나라와 같이 각각 'LA 강 종합계획 2022'와 '세인트로렌스 실행계획'을 세워 다양한 이해관계자들이 협업해 세부 관리방안을 마련하도록 진행중이다. 관광지 조성에도 힘쓰고 있지만, 내수면-해수면 연계 자원관리와 조류 및 야생동물 서식지 보호 등 해양가치 보전에 더욱 집중되어 있다는 것이 특징이다.

3) 아시아 내수면-해수면 관광 네트워크 사례분석

(1) 싱가포르의 시민 참여형 칼랑 유역 개발 네트워크

칼랑강(Kallang river)은 싱가포르 남부에 있는 로어 피어스 저수지(Lower Peirce Reservoir)에서 발원해 칼랑 유역(Kallang Basin)으로 유입되는 길이 약 10km의 강이다. 칼랑강은 싱가포르의 핵심 산업지구인 중앙지구(Central region)를 대표하는 강으로 유명 해양관광지인 마리나베이(Marina bay)와 합류하여 싱가포르 해협으로 흘러 들어가 태평양으로 이어진다. 칼랑강은 여러 유명 관광지와 맞닿아 있어 관광지로서 그 역할이 더 강조되는 강이다.[91]

〈표 2-16〉 칼랑강 하구 개요

칼랑강 유역 전경	구분	내용
	국가	싱가포르
	위치	싱가포르 남부 일대
	길이	약 10km
	발원지	로어피어스 저수지 (Lower Peirce Reservoir)
	유입 해역	칼랑 유역 및 태평양

자료:Visit Singapore 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

싱가포르 도시재개발청(Urban Redevelopment Authority)은 싱가포르 전체의 도시개발 및 관리를 총괄하는 국가 도시계획기관으로 의회에서 통과된 법령을 통해 자율적으로 운영기능을 수행할 수 있는 기관이다. 해당 기관은 토지이용계획 수립, 개발계획 평가 및 승인, 도시계획 수립, 역사적으로 가치 있는 건물 보전, 토지매매, 주차장 운영과 관리 등 크게 여섯 가지의 주요 책임 업무를 가진다.[92]

91) 자료: Visit Singapore 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

〈표 2-17〉 싱가포르 도시재개발청의 주요 책임 업무

구분	내용
토지이용계획 (Land use Planning)	• 싱가포르 55개 지역을 대상으로 5년을 주기로 법정계획인 종합계획(Master Plan), 10년을 주기로 비법정계획인 콘셉트 플랜 (Concept Plan)을 통해 지역의 전략적 토지이용계획을 수립함
개발계획 평가 및 승인 (Development Control)	• 발표된 종합계획을 바탕으로 공공 및 민간 부분의 여러 도시개발 프로젝트 계획을 관련 전문가와 시민으로 구성된 위원회와 협력하여 평가하고 승인함
도시계획 수립 (Urban Design)	• 칼랑강, 마리나베이 개발과 같은 도시계획 및 토지 이용계획을 수립하고 다른 정부 기관과 협력하여 이행함
역사적 건물 보전 (Building conservation)	• 1989년에 발표된 보전 종합계획을 기점으로 역사적으로 보전 가치 있는 건물을 관련 이해관계자들과 협업해 선별하고 보호하며, 현재 약 7000개 이사의 건물이 보전되고 있음
토지 판매 (Land sales)	• 활발한 지역 투자 및 개발을 위해 싱가포르 국토청(Singapore Land Authority)과 협업해 종합계획 및 토지이용계획과 맞는 토지를 검토하여 판매함
주차장 운영과 관리 (Carpark Management)	• 공공임대아파트 외부의 모든 공공주차장을 운영 및 관리하며 그와 연계하여 변화하는 도시개발 수요에 대응할 수 있는 토지 비축의 목적 또한 존재함

자료: 이홍수(2017), pp. 105-107.; Urban redevelopment authority 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

싱가포르 도시재개발청이 시행하는 다양한 관광개발 사업에서 괄목할 만한 점은 계획단계에 있는 시행 계획에 대해 대중참여(Public Engagement)를 적극적으로 장려한다는 점이다. 구체적으로 살펴보면, 해당 개발청은 싱가포르의 여러 개발계획에 대해 대중과의 의견을 반영하기 위한 소통을 위한 장으로서 전시회(Exhibition)를 연다. 예를 들어 '종합계획 2019'를 공식적으로 발표하기 전, 해당 기관은 2016년부터 2018년까지 여러 차례의 전시회를 거쳐 시민들의 의견을 종합해 계획을 수정한 후 실행에 옮긴다. 대표적인 실례로 2017년에 진행한 칼랑강과 기찻길 산책로 재활성화 계획(Rejuvenation plans for Kallang River and Rail Corridor) 전시회가

92) 이홍수(2017), pp. 105-107.

있다. 이는 칼랑강을 활성화하기 위한 사전 계획을 발표하고 그에 대한 시민들의 의견을 반영하기 위해 진행되었다. 2017년 싱가포르의 '살기 좋은 도시 센터(Centre for Liveable Cities)'[93]에서 발표한 '활기차고, 아름답고, 깨끗한 수자원 관리 전략'으로 'ABC 프레임워크(The Active, Beautiful, Clean Waters Programme)'를 적극적으로 반영하여 칼랑 유역 일대의 수자원을 보호하고 활용하기 위한 방향을 발표했다.[94]

〈그림 2-15〉 칼랑 지역 개발에 대한 시민 참여



자료:Urban redevelopment authority 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

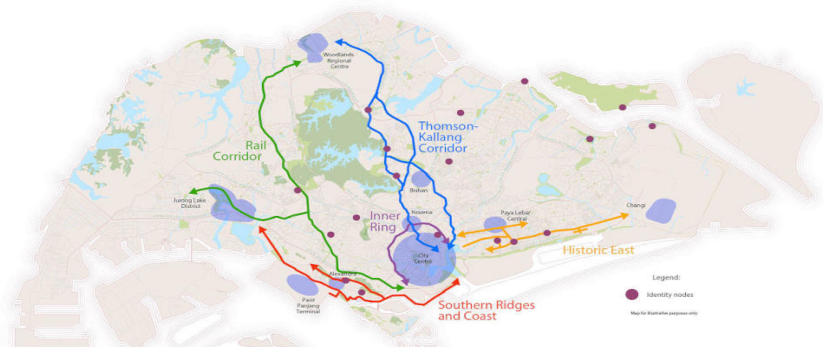
해당 전시회를 통해 싱가포르 도시재개발청은 해당 계획에 대한 시민들의 의사와 아이디어에 대해 소통할 수 있었다. 모인 의견을 수렴해 칼랑강, 칼랑유역과 더불어 워터프론트(waterfront) 구역의 연결성을 강화해 구역 간 편리한 이동뿐만 아니라 여가활동 및 휴양지로서의 역량을 높일 것이라는 계획을 밝힌 바 있다.[95]

또 다른 강과 해양 가치 활용 관광지 조성에 관한 시민참여 사례로는 '종합계획 2025(Master Plan 2025)'을 들 수 있다. 싱가포르 도시재개발청

93) 2008년 싱가포르 국토개발부(Ministry of National Development) 및 환경수자원부(Ministry of the Environment and Water Resources)에 의해 설립된 연구센터로 살기 좋고 지속 가능한 도시 관련 지식을 쌓고 공유하는 것을 목표로 한다.
94) Centre for Liveable cities(2017), pp. 1-4.
95) Urban redevelopment authority 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

은 행복하고 건강한 도시, 지속 가능한 성장 가능성, 도시 회복력 강화 및 자연유산 관리라는 4가지 주제로 종합계획 2025를 수립 중에 있다. 그 중 '아이덴티티 코리도어(Identity Corridors)'는 2021년에 실시한 장기계획 검토(Long-Term Plan Review)에서 처음 발표된 사업으로 방문객들이 산책하고 자전거 등을 타는 일종의 다목적 산책로 조성사업이다.

〈그림 2-16〉 싱가포르 아이덴티티 코리도어 계획



자료: Visit Singapore 홈페이지(검색일: 2023.12.22.)

이를 위해 싱가포르 도시재개발청은 시민 참여형 네트워크인 참여 이니셔티브(engagement initiatives)를 조성해 지역민들과 지역사회의 의견을 계획에 적극적으로 반영하려는 노력을 이어오고 있다. 또한 관련 사업에 대한 의견을 단순히 수렴하는 것이 아닌, 지역민과 더불어 해당 사안에 관심 있는 모두가 참여할 수 있는 워크숍을 열어 여러 이해관계자가 토론할 수 있는 장을 마련했다. 여기에서 실질적인 지역 개발 소비자인 지역민과 관광객의 의견을 반영한다. 이를 통해 비단 정부의 계획만이 도시에 반영되는 것이 아니라는 것을 알 수 있다. 대중의 의견을 듣고 계획을 수정하는 과정을 거쳐 최종 계획 발표 및 이행되는 것이 특징이다.

제4절 종합분석

관광 네트워크 구축은 개별 지자체가 하기 힘든 규모의 경제를 구현하고, 지역별로 흩어져 있는 관광자원들을 연계해 효율적으로 활용하게 한다는 장점이 있다. 이를 통해 지역관광 활성화와 더불어 해당 권역의 관광경쟁력을 높일 수 있게 된다. 이러한 장점 때문에 우리나라에서는 1972년부터 여러 차례에 걸쳐 관광권역 설정을 통한 관광자원 개발과 관리를 해왔으며,[96] 최근에는 더욱 진화된 형태의 연계·협력 방식을 지향하고 있다.

국내 네트워크형 관광개발 정책들은 거점개발방식에서 점차 네트워크형 개발방식을 추구하는 방향으로 바뀌고 있다. 이에 따라 지방 대도시와 소도시가 종속관계를 넘어 수평적이고 상호보완적인 관계로 나아가고 있다. 이들 정책의 추진체계도 점차 지역이 주도하고 중앙부처가 지원하는 상향식 네트워크형 관광개발을 추구하고 있다.

하지만 현재 추진 중인 국내 정책은 아직 한계가 있다. 접근성, 정보체계, 자원, 거버넌스 등 다각도에서 통합적·입체적으로 구축된 관광 네트워크는 아직 추진되지 못하고 있는 것이다. 또한 상향식 네트워크형 관광개발 지향 정책들은 아직 계획 수준에 머물러 있고, 기추진된 지역 주도 정책은 추진력이 약하다는 한계를 보인다.

해수부의 '남해안 해양레저관광벨트 계획'과 국토부의 '남해안권 발전 종합계획'은 지역이 주도하고 정부 부처가 지원하는 상향식 지역계획을 추구하고 있다. 하지만 이러한 상향식 네트워크형 개발방식의 국내 정책들은 아직 정책 추진 단계까지 진행되지는 않은 상황이며, 정책의 공간적 범위가 중복되기에 두 계획을 연계하여 추진할 필요가 있다. 또 다른 지역 주도

96) 문화체육관광부(2022), p. 63. 참고.

의 상향식 지역계획인 '동남권 광역관광 개발계획'은 부산, 울산, 경남 등 3개 시도의 자발적 협력으로 관광 정보·교통·경제의 공유체계 구축과 연계된 관광기반 마련 등의 성과를 거두었다. 다만 이 정책은 제도적 지원의 부족으로 인해 세부 실행계획의 수립과 추가 공동사업 추진에 어려움을 겪고 있다는 이슈가 있다.

문체부의 '남부권 광역관광 개발계획'과 '광역관광개발 계획'은 관광권 개념을 도입해 관광거점지역의 집중 개발과 함께 연계지역으로의 파급효과 확산을 추구하는 거점개발방식의 지역계획이다. 하지만 관광자원을 기반으로 지역을 연계한다는 특징이 있다.

〈표 2-18〉 국내외 네트워크형 관광개발 정책

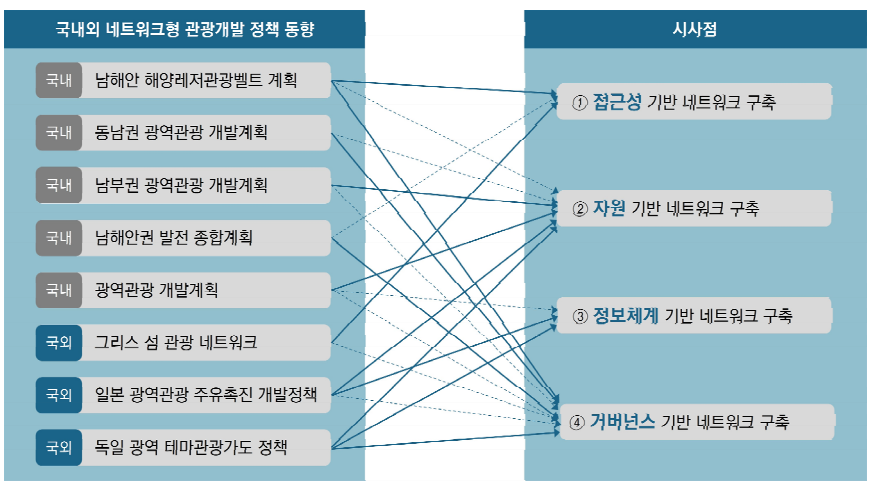
구분	정책명	네트워크 유형	세부 내용
국내	남해안 해양레저 관광벨트 계획	정부 부처와 지자체 협력체계	• 상향식 계획을 통해 지역 주도의 네트워크형 관광개발을 지향
	동남권 광역관광 개발계획	지역 주도	• 부산, 울산, 경남 등 3개 시도의 자발적 협력과 연계 관광기반 마련 등의 성과
	남부권 광역관광 개발계획	정부 부처와 지자체 협력체계	• 관광거점지역의 집중 개발과 연계지역으로의 파급효과 확산을 추구 • 자원 기반 네트워크 구축
	남해안권 발전 종합계획	정부 부처와 지자체 협력체계	• 지자체와 공동 수립한 상향식 지역계획 • 해양보다 육상 개발에 초점
	광역관광개발 계획	정부 부처와 지자체 협력체계	• 시도 간 거버넌스 구축을 통한 관광권역 제시 • 관광자원을 중심으로 지역 간 연계
국외	일본 광역관광 주유루트 개발 정책	중앙정부 주도	• 테마별 관광지역의 네트워크 강화, 광역관광 주유루트 형성 • 지역관광 기반 마련 및 지방소멸 대응
	독일 광역 테마관광가도 정책	지방정부와 지역의자발적참여	• 지역의 자발적인 주도로 조성, 독일의 역사, 예술, 문화를 경험할 수 있는 기반이 되면서 관광 명소화
	그리스 섬 관광네트워크	중앙정부 주도	• 국가 항공 노선 강화 및 전국 마리나 네트워크 확장을 국가 관광 전략으로 다룸

자료: 저자 작성

한편 국외 정책들은 정부와 민간 주체 간 협력을 통해 교통인프라 확충, 정보체계 구축, 테마 중심의 관광자원 연계 등 포괄적인 네트워크형 관광개발을 실현하고 있음을 알 수 있다.

지방정부와 민간 주체의 자발적인 참여로 추진된 '독일 광역 테마관광가도 정책'은 도보, 자전거, 자동차 등 다양한 교통수단을 위해 4개 노선을 구축하고, 지역관광자원을 활용해 7개의 테마관광가도를 만들어 전 세계의 관광객을 유입시키고 있다. '일본 광역관광 주유촉진 개발정책'의 경우에도 지역의 관광자원을 토대로 11개의 테마별 주유루트를 개발하고 교통인프라를 확충하면서 외래관광객 유치 기반을 강화하고 있다. 2018년부터는 지역관광법인(DMO)이 관광수요를 분석하고 전략을 수립해 관광콘텐츠를 강화할 수 있도록 지역역량 강화와 소프트웨어 내실화를 위한 정책을 추진하고 있다.

〈그림 2-17〉 국내외 네트워크형 관광개발 정책 동향 종합



주: 선 굵기는 연계 정도를 의미함
자료: 저자 작성

다음으로 국내의 유역중심 네트워크형 관광개발 사례를 분석한 결과를 살펴본다. 국내는 강 유역을 보존하고 발전시키기 위한 협정과 공식 위원회 출범이 최근에야 이루어져 네트워크 간의 결속력이 약하고, 대부분의 사례가 개발계획에 그쳐 구체적인 성과는 미비한 상황이었다.

국내의 유역중심 네트워크형 관광개발 사례는 주로 강 유역 인근 시·도 및 관계기관이 중심이 되어 강을 이용한 해양관광 활성화를 위해 업무협약을 체결하고, 시도별로 이와 연계된 개별 추진계획을 세우는 형태로 이루어진다. 현재까지는 사실상 계획 차원에 머무르고 있으며, 실질적으로 섬·바다·강을 연계한 네트워크 사업을 본격적으로 추진하고 있는 곳은 전무하다. 한강 유역권에서는 서울시와 인천시가 서해뱃길 복원과 아라뱃길 활성화 방안에 대해 협의했으나, 서울시와 인천시는 각각 개별적으로 뱃길사업을 추진하고 있다. 전남·해남·영암에서는 영암호를 중심으로 업무협약을 체결했으며, 올해 기본구상 용역을 마치고 내년부터 사업을 본격 추진할 예정이다.

반면 해외 사례의 경우에는 내수면과 해수면을 공유하는 이해관계자들이 다양한 방법으로 유역중심 네트워크를 형성하고 있다. 영국 템즈강과 독일 엘베강은 각각 '영국 템즈강 하구 2050 성장 위원회'와 '독일 엘베강 하구 실무위원회'를 조직해 지속 가능한 운영·관리를 하고 있다. 위원회는 지역별·목적별로 하위 네트워크를 구축해 지역관리 및 관광활성화 전략을 공유하고 있으며, 시기별·구역별로도 구체적인 실행계획을 가지고 있다. 별도의 협의체가 존재하지 않는 경우에도 유역별로 관리계획을 세워 유역 인근의 이해관계자들이 세부 관리체계을 마련하기도 했다. 한국의 5대강을 보존하고 활용하기 위한 협의체는 미비한 것에 비해, 영국과 독일의 두 협력체는 지역별·목적별로 하위 네트워크를 구축해 지역관리 및 관광활성화 전략을 공유하고 있다. 이를 통해 내수면과 해수면을 연결해 관리하고 내수면을 활용한 다양한 해양연계 관광 기회를 제공하며 지역민과 관광객 모두의 방문 만족도를 높이고 있다.

또한 해외사례의 경우는 이전부터 강 유역을 중심으로 한 공식 위원회 설립이나 강 발전·보존계획, 대중참여형 종합계획 수립 등의 다양한 방식으로 유역별 네트워크를 구축하고 있다. 더불어 유역중심의 네트워크 사업을 통해 실질적인 부가가치를 창출하고 있다는 특징이 있다. 미국 로스엔젤레스강은 1996년 'LA강 종합계획'을 세웠으며, 캐나다-퀘백을 지나는 세인트로렌스강은 1988년 캐나다-퀘백 협정을 통해 '세인트로렌스 실행계획'을 발표했다. 각 계획은 수립에 그치지 않고 'LA강 종합계획 2022', '캐나다-퀘백 협정 실행계획 1~6단계'로 발전했다. 또한 싱가포르는 시민 참여형 유역 개발 네트워크를 운영중이다. 싱가포르 도시재개발청은 계획단계에 있는 시행 계획에 대해 대중참여를 적극적으로 장려하며, 대중의 의견을 반영하기 위한 전시회를 개최한다.

〈표 2-19〉 국내·외 사례 종합

구분		네트워크유형	세부 내용
국내	한강	업무협의 개최, 지역별 계획 수립	• 수도권 3개 지역 및 관계기관은 서해뱃길 복원과 아라뱃길 활성화 방안을 위한 업무협의 개최 • 서울과 인천은 한강을 이용한 개발계획 수립
	영암호	업무협약 체결, 지역별 계획 수립	• 전남, 해남, 영암 및 관계기관은 '영암호 관광레저 가반구축 및 개발'에 대한 업무협약 체결 • 각 지역의 해양레저관광 인프라 조성계획 발표
	낙동강	협력사업 추진, 위원회 구성	• 대구, 경북, 경남을 중심으로 '낙동문화권광역연계 협력사업' 추진 • 부산, 양산, 김해 등 6개 지자체 '낙동강협의회' 출범
국외	영국 템즈강	위원회 구성	• 런던항 관리국, 정부, 지자체와 지역 사회단체, 민간 자선단체로 구성된 '템즈강 하구 2050 성장 위원회' 설립 • '템즈강 하구 2050 성장 위원회 기본계획' 수립 후 계획 달성을 위한 '템즈강 하구 2030 실행계획' 발표
	독일 엘베강	위원회 구성	• 독일 도시개발환경부, 북부 수로 미 해운국, 함부르크 항만청, 각 연방주 등이 '엘베강 하구 실무위원회' 구성 • '엘베강 하구 통합 관리계획' 수립 후 강을 7개 기능 구역으로 구분하고 구역별 관광 활성화 전략 수립
	미국 LA강	종합계획 수립	• 'LA강 종합계획' 수립 후 'LA강 종합계획 2022'으로 갱신 • 9개 세부 달성 목표를 설정하고 계획에 따른 프로젝트 실행

구분		네트워크유형	세부 내용
	캐나다 세인트 로렌스강	협정 체결, 종합계획 수립	• 캐나다-퀘백 협정에 따른 '세인트로렌스 실행계획' 발표 • 1988년부터 5년마다 현재까지 6단계 실행계획 진행
	싱가포르 칼랑강	시민참여형 개발계획 수립	• 싱가포르 도시개발청은 도시개발 계획 단계에서 시민의 의사와 아이디어를 반영하기 위한 전시회 개최 • 시민 참여형 네트워크인 참여 이니셔티브를 조성해 지역 사회의 의견을 도시개발 계획에 적극 반영

자료: 저자 작성

섬·바다·강으로 이어지는 유역 중심 네트워크형 관광개발이 아직 국내에서 정책적으로 시도된 사례는 없지만, 중앙정부 차원에서 소외된 해양·연안 지역과 강 하구 지역을 연계하여 지역의 관광경쟁력을 높인다면 지방소멸 대응에도 도움이 될 수 있을 것이다. 이상으로 서술한 내용을 바탕으로 관광 네트워크 개념과 정책·사례를 통해 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축을 위한 시사점을 도출하면 아래와 같다.

첫째, 섬·바다·강으로 이어지는 접근성 강화가 필요하다. 강과 바다를 통한 연결성을 기반으로 한 유역 중심의 관광 네트워크 개발은 지역 간 기능 분담과 연계개발을 통해 시너지 효과가 있을 것이다. 특히 섬과 연안, 강을 연계하는 유기적인 교통망 구축을 통해 관광지 간의 이동성 편의성을 제고할 수 있는 정책도 필요하다.

둘째, 인접한 지역의 관광자원들을 연계하는 전략이 요구된다. 강 하구와 해양·연안에 분포한 상호보완적인 관광자원들의 연계와 차별적인 관광상품개발을 통해 다양화된 관광객의 수요에 대응하고, 더 나아가 체류 기간을 늘릴 수도 있다. 특히 해양레저, 생태관광, 문화관광 등 다양한 관광형태와 프로그램을 결합하는 방법에 대한 모색이 필요하다.

셋째, 연계 지역 간 정보체계의 네트워크가 구축되어야 한다. 통합된 정보체계를 활용해 관광 인프라 및 서비스 효율성을 높일 수 있다. 관광객의 편의를 위하여 수요자 측면에서의 교통, 숙박, 관광지 정보 등을 한 곳에서 볼 수 있는 통합 시스템 구축이 필요하며, 실시간 데이터 분석과 관광객 맞춤형 분석이 가능한 스마트 관광 체계 도입이 필요하다. 이는 관광산업의 경쟁력 강화와 지속 가능한 발전에도 이바지할 수 있다.

넷째, 지역 중심의 거버넌스 구축이 기반이 되어야 한다. 지역 간의 수평적 연계와 협력을 통해 지역관광경쟁력을 높이고, 이를 통해 관광수요를 지역으로 분산시키고 이는 국가균형발전을 도모할 수도 있다. 특히 지역주민과 정부, 산업, 학계 등 이해관계자들이 참여하는 포괄적인 거버넌스가 필요하다.

이와 같이 접근성, 자원, 정보체계, 거버넌스 등 다각도에서의 입체적인 관광 네트워크를 구축해 지역이 주도하는 상향식 네트워크형 관광개발을 실현할 필요가 있다.

03
섬·바다·강 관광 여건 및 구조분석

3장에서는 우리나라 5대강인 한강, 금강, 영산강, 섬진강, 낙동강의 연계 권역을 중심으로 섬·바다·강 관광 네트워크의 구축이 가능한 지역의 공간적 범위를 한정하고 이들 지역을 대상으로 관광여건을 진단하고자 한다. 이와 함께 국민설문조사를 통하여 실질적으로 관광객들의 수요를 분석하고 컨조인트 분석방법을 적용하여 최적의 모형을 도출하고자 한다. 이는 후술하게 될 4장의 섬·바다·강 관광 네트워크의 방향과 과제의 근거자료로 활용되며, 5장의 실질적인 시범모델에 적용해보고자 한다.

제1절 국내 섬·바다·강 관광여건 진단

1. 조사대상 및 진단체계

1) 조사대상 및 범위

본 연구에서 국내의 섬·바다·강 관광 여건을 진단하기 위하여 우리나라

5대강인 한강, 금강, 영산강, 섬진강, 낙동강을 중심으로 조사·분석을 실시하고자 한다.[97] 또한 섬·바다·강에 이르는 관광 네트워크 구축을 제시하기 위해 실질적으로 바다와 섬과의 네트워크 구축이 가능한 강의 하류[98] 지역을 중심으로 관광 여건을 분석하고자 한다. 이에 따라서 본 연구의 조사대상 및 공간적 범위는 아래 표와 같다.

〈표 3-1〉 국내 섬·바다·강 관광여건 진단 대상 및 범위

5대강	공간·지역적 범위
한강 연계 권역	서울시 영등포구, 마포구, 강서구/경기도 고양시, 김포시, 파주시/인천시 강화군
금강 연계 권역	충청남도 서천군/전라북도 익산시, 군산시, 부안군
영산강 연계 권역	전라남도 영암군, 무안군, 목포시, 신안군
섬진강 연계 권역	전라남도 여수시, 순천시, 광양시/경상남도 남해군, 하동군, 사천시
낙동강 연계 권역	경상남도 김해시, 양산시/부산시 북구, 사상구, 강서구, 사하구

자료: 저자 작성

구체적으로는 한강을 연계한 권역은 하류지역인 서울시 영등포구, 마포구, 강서구, 경기도 고양시, 김포시, 파주시에서 서해의 인천시 강화군까지 이어지는 유역을 중심으로 한정하고자 한다. 금강 연계 권역은 충청남도 서천군에서 전라북도 익산시, 군산시, 부안군까지 이어지는 유역으로 한정하고자 한다. 영산강 연계 권역은 전라남도 영암군, 무안군, 목포시, 신안군으로 설정하고, 다음으로 섬진강 유역은 경상남도 하동군, 사천시, 남해군과 전라남도 광양시, 순천시, 여수시까지 이어지는 지역으로 설정하고자 한다. 마지막으로 낙동강 연계 권역은 경상남도 김해시와 양산시, 부산시의

97) 우리나라는 동고서저의 지형적 특성으로 주요 강은 서해와 남해에 분포하고 있으며, 5대강도 서해안(한강, 영산강, 금강), 남해안(낙동강, 섬진강)에 자리 잡고 있다. 특히 본 연구에서는 섬과 바다와 강의 관광 네트워크 구축이 핵심이므로 5대강을 중심으로 조사의 공간적 범위를 한정하고자 한다.

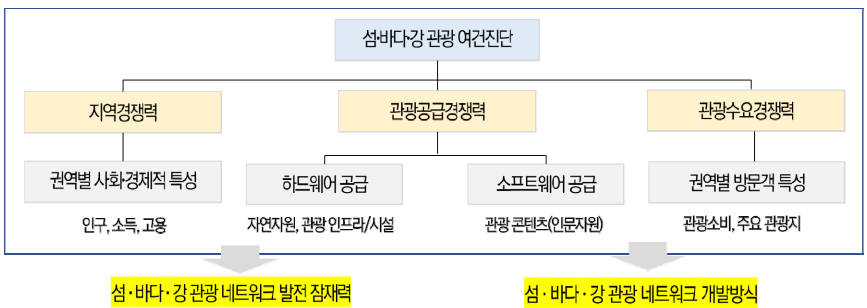
98) 강은 상류, 중류, 하류로 구분할 수 있으며, 일반적으로 강의 하류는 수심이 깊고 폭이 넓으며 바다로 이어지는 특징을 가지고 있어 본 연구에서 제시하는 섬·바다·강 관광 네트워크 구축을 위한 조사의 공간적 범위는 강의 하류 지역으로 제한하고자 한다.

북구, 사상구, 강서구, 사하구까지로 공간적 범위를 한정하고자 한다.

2) 진단체계

본 연구의 조사는 국내의 5대강 연계 권역을 중심으로 섬·바다·강 관광 네트워크 구축이 가능한 지역의 공간적 범위를 한정하였고, 이들 지역을 대상으로 관광여건을 진단하고자 한다. 관광여건 진단체계는 최일선 외(2020)의 '지역 해양관광 경쟁력 지수 체계화 연구'와 황재희 외(2022) '연안지역발전지수(CoDI) 개발 연구'를 바탕으로 하였으며 본 연구대상에 맞추어 지역경쟁력, 관광공급과 관광수요 경쟁력으로 구분하여 진단체계를 구성하였다.[99]

〈그림 3-1〉 국내 섬·바다·강 관광여건 진단체계



자료: 저자작성

지역 경쟁력은 본 연구의 대상지인 권역별 사회·경제적 경쟁력을 의미하며, 관광공급 경쟁력은 하드웨어/소프트웨어로 구분하여 관광자원 경쟁력을 진단하고자 한다. 마지막으로 관광수요 경쟁력은 권역별 관광소비, 주요 관광지와 관련한 관광지 수요 특성으로 진단하고자 한다. 이러한 여건진단은 섬·바다·강 관광 네트워크의 발전 잠재력과 개발방식 도출을 위한 근거

99) 최일선 외(2020); 황재희 외(2022) 참고.

자료로 활용하고자 한다. 국내의 섬·바다·강 관광여건의 진단분석을 위한 구체적인 구성항목은 아래 표와 같다.

〈표 3-2〉 국내 섬·바다·강 관광여건 진단분석을 위한 구성항목

구분	항목
지역경제	주민등록 인구 수(증감률, 5년간), 생산가능인구 수(증감률, 5년간), 1인당 GRDP
관광수요	외지인 관광객 수, 주요 지점 관광객 수, 관광 소비액, 관광사업체(숙박업, 여행업 등) 수, 해양레저관광 사업체 수
관광공급	자연 해안선 비중, 도서 수, 등록해수욕장 수, 문화시설 수, 관광거점시설 수, 마리나항만 계류 수용력, 지역축제 수

자료: 저자 작성

지역 경제의 특성을 이해하기 위해서는 주민등록 인구의 증감률과 생산가능 인구의 변화를 살펴보는 것이 중요하다. 인구 통계는 지역의 경제 활동 능력과 잠재적 관광시장의 크기를 나타내는데 이는 관광 관련 기반시설 및 서비스의 수요를 예측하는 데 중요하다. 또한 1인당 GRDP는 지역 경제의 부가가치를 평가하여 관광산업을 포함한 그 지역의 다양한 산업의 발전 가능성을 객관적으로 보여준다.

관광 수요를 파악하는 것은 관광지의 인기와 시장의 크기를 이해하는 데 필요하다. 외지인 관광객 수와 주요 지점의 관광객 수는 해당 지역의 관광 매력도와 특정 관광지의 인기를 나타낸다. 관광 소비액은 관광객이 지역 내에서 소비하는 금액을 통해 지역 경제에 미치는 직접적인 영향을 평가할 수 있다. 또한 관광사업체 및 해양레저 관광 사업체 수는 관광객 수와 관광 소비금액에 직접 관련이 있는 지표로, 이는 지역의 관광 수요를 뒷받침할 수 있는 기본 요소이다.

마지막으로 관광공급의 구성항목인 자연 해안선 비중, 등록 해수욕장 수, 문화시설 수, 관광거점시설 수 등은 관광 공급 측면에서 중요한 인프라를 대표한다. 이러한 인프라는 관광객들에게 다양한 활동과 경험을 제공하

여 지역을 찾는 이유를 설명하며, 마리나항만의 계류 수용력은 해양레저 관광의 발전 가능성과 해양과의 연계 가능성 및 접근성을 나타낸다. 지역 축제는 지역의 문화적 매력과 독특한 관광상품 개발 가능성을 보여준다.

2. 5대강 유역 중심 관광여건 진단결과

1) 지역경제

해당 지역의 경제를 진단하기 위하여 지난 5년간의 연평균 주민등록인구수, 생산가능인구 수의 증감률과 1인당 GRDP를 살펴보았다. 주민등록인구 수와 생산가능인구 수가 증가한 곳은 한강~서해안 권역인데 이곳은 유일한 수도권 지역이다. 두 요인 모두 상대적으로 급격한 감소율을 보인 곳은 금강~서해안 권역으로 각각 -1.32%, -2.32%로 나타났다. 한편 1인당 GRDP 평균값을 살펴보면 섬진강~남해안은 5,076만 원, 한강~서해안 권역은 4,454만 원, 영산강~서해안은 3,556만 원, 금강~서해안은 3,322만 원, 낙동강~남해안은 2,338만 원 순으로 나타났다. 특히 섬진강~남해안 권역은 국가 산단을 기반으로 한 탄탄한 지역경제 구조를 가지고 있는데, 전남 여수시와 광양시의 1인당 GRDP가 각각 9,091만 원, 7,385만 원으로 타 지역과 대비했을 때 상대적으로 매우 높은 수준임을 확인할 수 있다. 5대강 유역 중심의 지역경제를 진단한 구체적인 요인별 결과는 아래 표와 같다.

〈표 3-3〉 5대강 유역 중심 지역경제 부문 진단

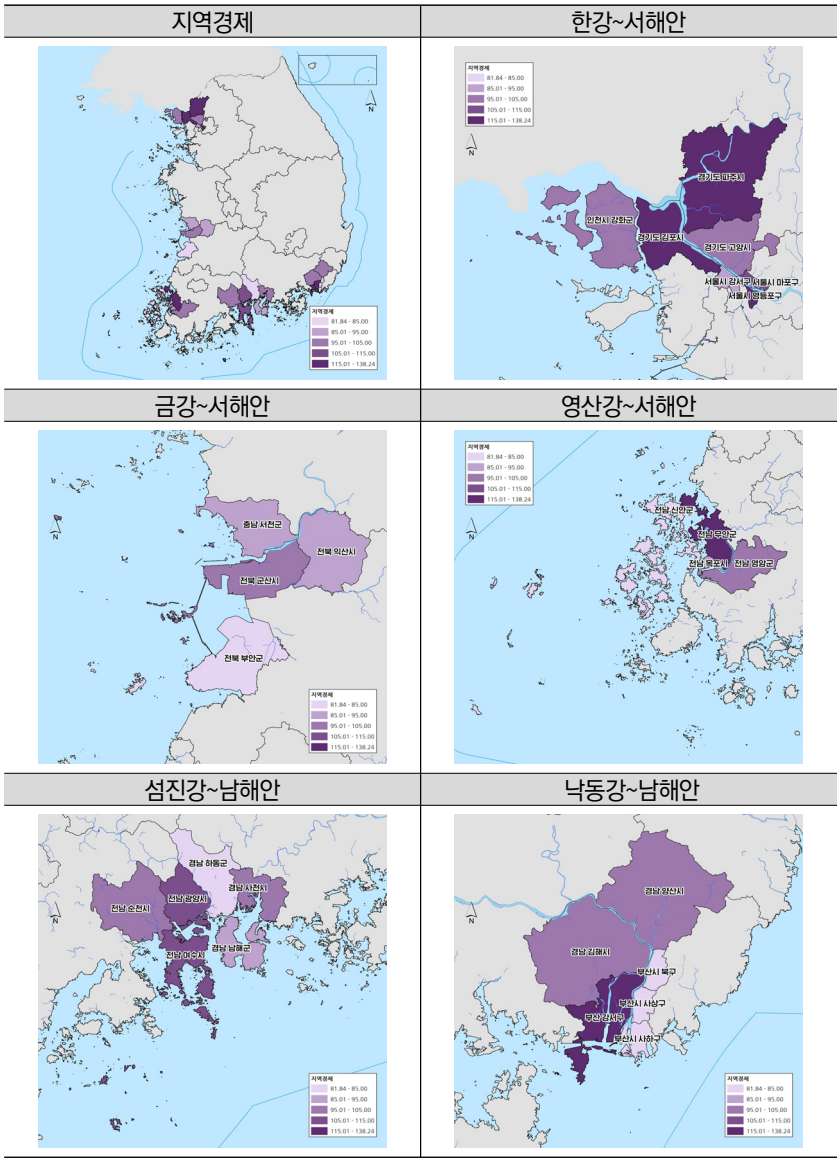
구분		주민등록인구수 (연평균 증감률 '19-'23)(%)	생산가능인구수 (연평균 증감률 '19-'23)(%)	1인당 GRDP('21) (원)
한강 ~ 서해안	**평균**	0.80	0.32	44,540,036
	서울시 영등포구	0.82	0.41	106,643,190
	서울시 마포구	-0.40	-0.52	53,825,830
	서울시 강서구	-1.06	-1.70	28,902,922
	경기도 고양시	0.58	-0.01	19,333,557
	경기도 김포시	3.09	2.75	28,924,257
	경기도 파주시	2.43	2.27	50,017,359
	인천시 강화군	0.22	-1.64	24,133,136
금강 ~ 서해안	**평균**	-1.32	-2.32	33,218,300
	충남 서천군	-1.67	-3.72	42,993,119
	전북 익산시	-1.61	-2.52	28,383,376
	전북 군산시	-0.82	-1.66	36,119,872
	전북 부안군	-1.91	-3.66	25,376,831
영산강 ~ 서해안	**평균**	-0.60	-1.21	35,558,450
	전남 영암군	-0.90	-1.37	61,732,214
	전남 무안군	2.73	2.77	34,981,819
	전남 목포시	-1.61	-2.29	18,941,197
	전남 신안군	-1.59	-3.20	26,578,571
섬진강 ~ 남해안	**평균**	-0.64	-1.45	50,760,252
	전남 여수시	-0.79	-1.74	90,907,060
	전남 순천시	-0.03	-0.59	21,041,023
	전남 광양시	-0.63	-1.19	73,853,667
	경남 남해군	-1.43	-3.18	24,798,575
	경남 하동군	-2.71	-4.92	54,780,835
	경남 사천시	-0.71	-1.59	39,180,349
낙동강 ~ 남해안	**평균**	-0.77	-1.77	23,383,032
	경남 김해시	-0.10	-0.53	26,895,917
	경남 양산시	0.39	-0.41	28,888,638
	부산시 북구	-1.46	-3.02	10,700,486

구분		주민등록인구수 (연평균 증감률 '19-'23)(%)	생산가능인구수 (연평균 증감률 '19-'23)(%)	1인당 GRDP('21) (원)
	부산시 사상구	-1.89	-3.33	28,723,318
	부산시 사하구	-1.80	-3.30	21,706,799
	부산시 강서구	2.39	2.65	91,806,993

자료: KOSIS(검색일: 2024.4.9.)를 활용하여 저자 작성

지역경제 부문의 공간분석은 위의 그림과 같다. 구체적으로 각각의 요인별 값을 상호·비교 가능한 값으로 산출하기 위하여 Z점수로 산출하고, Z점수의 음수에 관한 단점 보완을 위하여 표준점수(T)값을 산출하였다. 도출된 표준점수의 평균을 내어 지역경제 부문의 값을 도출하였다. 전체 지역경제 부문을 지역별로 살펴보면 수도권 중심의 한강~서해안 권역이 상대적으로 값이 높은 것으로 나타났고, 반면에 금강~서해안 권역의 지역경제 여건이 상대적으로 좋지 않다는 것을 확인할 수 있다.

〈그림 3-2〉 국내 섬·바다·강 관광여건 지역경제 부문 공간분석



자료: KOSIS(검색일: 2024.4.9.) 활용 저자 작성

2) 관광수요

우리나라 5대강 유역의 주변 지역들은 서로 다른 관광 특성과 수요 패턴을 보여주고 있다. 이러한 각 지역의 관광수요를 구체적으로 진단하고 관광객 수, 관광소비액, 관광 사업체수, 해양레저관광 사업체수를 바탕으로 유역별 특징과 발전 가능성을 분석하였다. 5대강 유역의 관광객 수는 지역에 따라 큰 차이를 보이고 있다. 이동통신 빅데이터를 기반으로 외지인 관광객 수를 살펴보면 지역간 이동이 많은 수도권 한강~서해안 권역의 외지인 관광객 수가 5억 9천만 명 정도로 나타나 영산강~서해안 권역의 외지인 관광객 수(5,900만명)보다 10배 이상 많은 것으로 분석된다. 다만 이동통신 빅데이터의 경우 이동량이 많은 지역과 인구밀집 지역일수록 높은 값을 보이는 점을 보완하기 위하여 본 연구에서는 주요지점 관광객 수를 함께 검토하였다. 주요지점 관광객 수는 섬진강~남해안 권역의 관광객 수가 2,863만 명 수준으로 가장 높다. 영산강, 금강, 낙동강 유역 일원의 주요지점 관광객 수가 830만 명~890만 명 수준임을 감안할 때 상대적으로 높은 수치임을 확인할 수 있다. 동시에 한강~서해안 권역은 1,047만 명 수준이다.

관광소비액은 관광객 수와 비례하여 높은 경향이 있으나 지역별로 소비 특성에 따라 다르게 나타난다. 빅데이터를 기반으로 한 이동통신데이터와 소비데이터를 함께 보면 영산강~서해안과 금강~서해안 지역은 상대적으로 낮은 관광객 수와 관광소비액을 보인다. 영산강~서해안은 총 관광객 수가 5,966만 명, 관광소비액이 2,487억 원이고, 금강~서해안 역시 관광객 수 7,016만 명, 관광소비액 2,385억 원으로 상대적으로 낮다. 반면 한강~서해안은 관광소비액이 4조 5,430억 원 수준으로 영산강, 금강 유역의 15배 이상 되는 금액이다.

다음으로 관광사업체 수 및 해양레저관광 사업체 수를 살펴보았다. 한강~서해안의 관광 사업체 수는 총 4,423개, 해양레저 관광사업체 수는

3,265개로 나타나 다른 유역에 비해 상대적으로 높은 수치이다. 한강 유역 다음으로 사업체 수가 많은 지역은 섬진강~남해안 유역으로 각각 1,182개, 1,497개이다. 특이한 점으로 볼 수 있는 것은 낙동강~남해안 유역이다. 이 지역은 일반 관광사업체 수(465개)와 해양레저관광사업체 수(1,708개)의 차이가 컸다. 이를 통해 해양레저와 관련한 사업체가 활발히 운영되고 있다는 것을 알 수 있다.

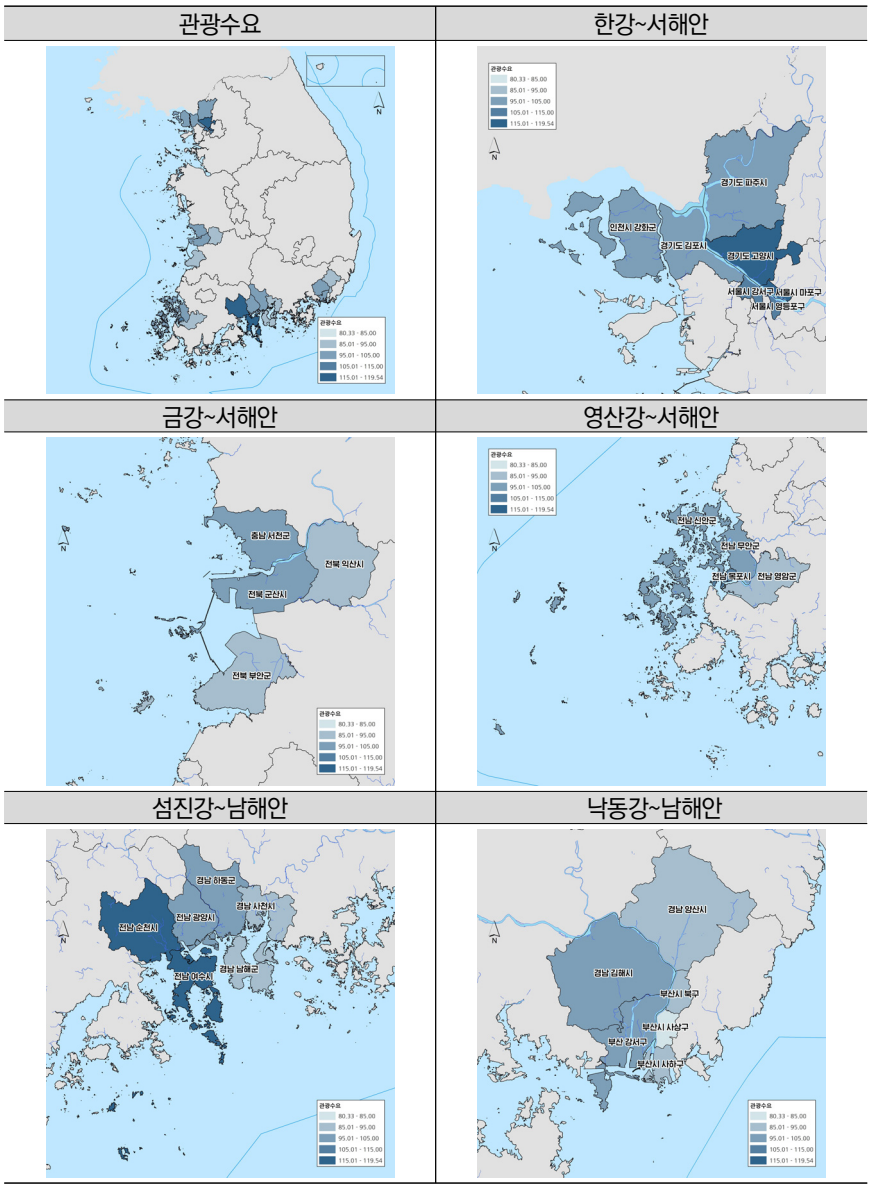
〈표 3-4〉 5대강 유역 중심 관광수요 부문 진단

구분		외지인 관광객수 ('23)(명)	주요지점 관광객 수 ('23)(명)	관광 소비액 ('23)(천원)	관광 사업체수 ('24.2.)(개)	해양레저 관광 사업체수 ('22)(개)
한강 ~ 서해안	합계	598,843,220	10,472,791	4,543,392,552	4,423	3,265
	서울시 영등포구	110,364,723	0	1,088,726,051	818	456
	서울시 마포구	119,217,938	0	804,691,932	1,741	734
	서울시 강서구	79,779,556	0	1,017,834,939	655	432
	경기도 고양시	167,528,578	3,755,141	831,575,482	598	766
	경기도 김포시	51,254,312	822,545	371,899,054	225	330
	경기도 파주시	53,389,430	4,150,470	362,275,940	260	336
	인천시 강화군	17,308,683	1,744,635	66,389,154	126	211
금강 ~ 서해안	합계	70,162,519	8,905,696	238,579,230	427	755
	충남 서천군	10,723,223	1,425,938	17,899,851	55	72
	전북 익산시	23,844,289	3,002,620	70,875,985	120	182
	전북 군산시	25,153,793	4,187,736	122,830,774	196	324
	전북 부안군	10,441,214	289,402	26,972,620	56	177
영산강	합계	59,667,142	8,997,333	248,735,972	416	565

구분		외지인 관광객수 ('23)(명)	주요지점 관광객 수 ('23)(명)	관광 소비액 ('23)(천원)	관광 사업체수 ('24.2.)(개)	해양레저 관광 사업체수 ('22)(개)
~ 서해안	전남 영암군	10,479,021	1,023,986	27,203,483	68	24
	전남 무안군	15,471,631	966,711	77,388,296	60	119
	전남 목포시	26,447,890	5,579,078	133,695,760	244	339
	전남 신안군	7,268,600	1,427,558	10,448,433	44	83
섬진강 ~ 남해안	합계	101,928,827	28,627,805	518,999,536	1,182	1,497
	전남 여수시	27,597,762	8,558,651	191,418,715	534	614
	전남 순천시	27,796,234	14,444,465	130,745,766	337	264
	전남 광양시	13,920,137	0	80,685,540	72	167
	경남 남해군	8,570,436	1,367,693	31,572,027	105	137
	경남 하동군	8,239,802	2,659,944	17,550,799	53	114
	경남 사천시	15,804,456	1,597,052	67,026,689	81	201
낙동강 ~ 남해안	합계	152,946,705	8,331,122	837,676,089	465	1,708
	경남 김해시	44,175,498	2,858,321	227,194,394	201	595
	경남 양산시	33,959,163	2,425,156	164,049,735	95	350
	부산시 북구	23,854,600	139,199	213,055,074	43	241
	부산시 사상구	27,717,210	0	146,960,426	73	198
	부산시 사하구	23,240,234	2,908,446	86,416,460	53	324
	부산시 강서구	39,971,334	696,480	229,636,350	52	205

자료: 한국관광데이터랩(검색일: 2024.4.9.); KOSIS(검색일: 2024.4.9.) 활용 저자 작성

〈그림 3-3〉 국내 섬·바다·강 관광여건 관광수요 부문 공간분석



자료: 한국관광데이터랩(검색일: 2024.4.9.); KOSIS(검색일: 2024.4.9.) 활용 저자 작성

3) 관광공급

5대강 유역의 관광 공급 부문은 자연 해안선, 도서 수, 등록 해수욕장 수, 문화 기반 시설 수, 관광 거점 시설 수, 마리나항만 계류 선석 수, 지역 축제 수를 중심으로 분석하였다. 각 유역별로 특성화된 관광자원과 인프라를 통해 관광 공급의 현황과 잠재력을 진단하고자 하였다. 유역별 특징을 살펴보면 한강~서해안 권역에서 경기도 김포시와 인천시 강화군은 해안선 비중이 높은 것으로 분석되나, 내륙지역인 서울시는 자연 해안선이 부재하다. 김포시는 마리나항만의 계류 선석 수가 194석으로 도시 중 가장 높다. 한강~서해안 권역은 관광거점 및 문화기반 시설의 수가 타 유역에 비해 많아서 다양한 문화 관광 자원을 보유하고 있다. 섬의 경우 인천시 강화군이 35개의 섬을 보유하고 있어 수도권 지역의 섬 체험 관광을 주도하고 있는 것으로 분석된다.

금강~서해안 권역에서는 전북 부안군의 해안선 비중이 69.0%로 높고, 마리나항만 계류 선석 수가 37석으로 이 유역의 핵심적인 해양 관광 인프라를 제공한다. 해당 권역은 해안선 비중이 높고 등록 해수욕장 수, 문화기반 및 관광거점 시설이 충분하여 해양 및 문화 관광 발전 가능성이 크다. 도서 수는 부안군이 37개로, 다양한 섬 관광자원을 활용한 관광 프로그램 개발이 가능할 것으로 분석된다.

영산강~서해안 권역에서는 전남 신안군의 해안선 비중이 76.3%로 매우 높고 등록해수욕장이 19개로 상대적으로 많은 편이다. 이중 15개의 해수욕장이 신안군에 위치하고 있다. 도서 수 역시 816개로 압도적으로 높아 신안군은 해양관광자원이 풍부한 지역임을 보여준다. 목포시는 마리나항만의 계류 선석 수가 57석으로 해당 권역에서 가장 많으며 관광거점 시설도 잘 갖추어져 있다.

섬진강~남해안 권역에서는 전남 여수시의 해안선 비중이 68.5%로 높으며 전체 해당 유역의 마리나항만 계류 선석 수가 267석으로 가장 많다. 이 유역은 해양 및 문화 자원이 풍부하고 대규모의 마리나항만을 포함한 관광 인프라가 잘 갖춰져 있어 해양레저관광의 중심지로 발전할 잠재력이 크다. 특히 여수시는 도서 수가 323개로서 다양한 섬 관광 자원을 가지고 있으며, 순천시와 광양시도 각각 3개의 섬을 보유하고 있다.

마지막으로 낙동강~남해안 권역의 경우 부산시 강서구와 사하구의 해안선 비중이 각각 55.6%와 58.1%로 높다. 다만 타 지역과 대비했을 때 상대적으로 해수욕장, 관광거점시설, 문화기반시설 등이 부족하며 마리나항만이 부재하다.

〈표 3-5〉 5대강 유역 중심 관광공급 부문 진단

구분		자연 해안선 비중 (%)	도서 수 (개)	등록 해수 욕장수 (개)	문화 기반 시설수 (개)	관광 거점 시설수 (개)	마리나 항만 계류 선석수 (석)	지역 축제수 (개)
한강 ~ 서해안	**합계**	-	39	0	156	127	194	25
	서울시 영등포구	0.0	0	0	11	13	0	4
	서울시 마포구	0.0	0	0	13	6	0	1
	서울시 강서구	0.0	0	0	16	5	0	2
	경기도 고양시	0.0	0	0	41	14	0	3
	경기도 김포시	32.2	4	0	17	16	194	3
	경기도 파주시	0.0	0	0	45	16	0	6
	인천시 강화군	40.9	35	0	13	57	0	6

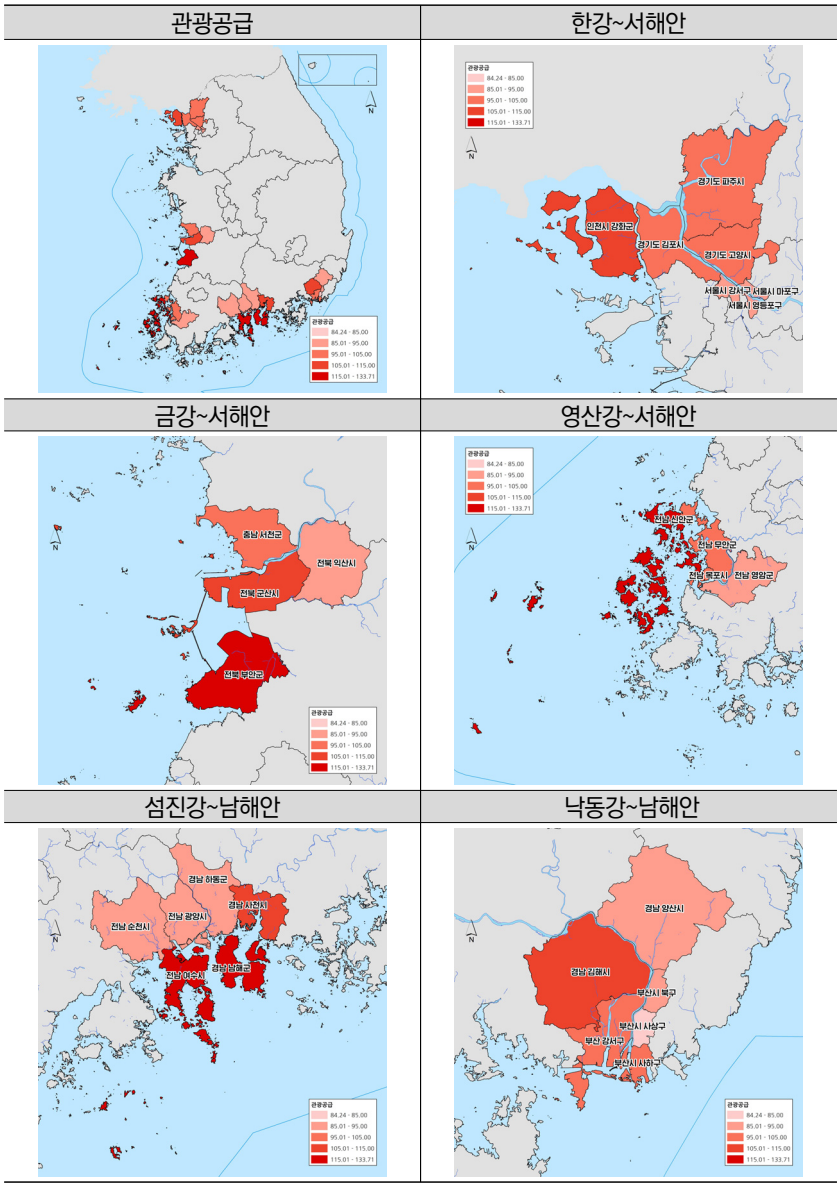
구분		자연 해안선 비중 (%)	도서 수 (개)	등록 해수 욕장수 (개)	문화 기반 시설수 (개)	관광 거점 시설수 (개)	마리나 항만 계류 선석수 (석)	지역 축제수 (개)
영산강 ~ 서해안	**합계**	-	852	19	52	102	57	13
	전남 영암군	14.0	2	0	13	5	0	4
	전남 무안군	53.3	23	3	9	16	0	4
	전남 목포시	43.1	11	1	19	17	57	2
	전남 신안군	76.3	816	15	11	64	0	3
금강 ~ 서해안	**합계**	-	141	7	58	111	37	26
	충남 서천군	44.8	19	1	7	21	0	6
	전북 익산시	0.0	0	0	25	17	0	3
	전북 군산시	64.6	85	1	16	31	0	7
	전북 부안군	69.0	37	5	10	42	37	10
낙동강 ~ 남해안	**합계**	-	29	1	75	97	0	33
	경남 김해시	0.0	0	0	34	23	0	13
	경남 양산시	0.0	0	0	12	18	0	9
	부산시 북구	0.0	0	0	11	8	0	2
	부산시 사상구	0.0	0	0	6	5	0	2
	부산시 사하구	58.1	16	1	7	24	0	3
	부산시 강서구	55.6	13	0	5	19	0	4

구분		자연 해안선 비중 (%)	도서 수 (개)	등록 해수 욕장수 (개)	문화 기반 시설수 (개)	관광 거점 시설수 (개)	마리나 항만 계류 선석수 (석)	지역 축제수 (개)
섬진강 ~ 남해안	**합계**	-	493	21	65	167	267	41
	전남 여수시	68.5	323	15	14	52	200	8
	전남 순천시	32.1	3	0	19	8	0	1
	전남 광양시	7.3	3	0	11	10	0	6
	경남 남해군	57.3	88	5	8	54	25	8
	경남 하동군	47.4	31	0	6	11	0	6
	경남 사천시	52.8	45	1	7	32	42	12

자료: KOSIS(검색일: 2024.4.9.) 활용 저자 작성

전체 관광공급 부문 공간분석 결과는 아래 그림과 같다. 수도권에 위치한 한강~서해안 권역의 경우 전술한 관광수요 측면에서도 높은 경쟁력을 보유하고 있었는데, 전반적으로 관광공급 측면에서도 문화기반시설과 관광거점 시설이 풍부하여 관광수요를 효과적으로 수용하고 있는 것으로 분석된다. 영산강~서해안 권역은 전반적으로 관광공급이 낮은 편인 것으로 나타났다. 특히 문화기반시설 수가 타 지역에 비해 낮고 지역축제 분야도 낮은 편이다. 전반적으로 섬·바다·강 유역의 관광공급 평가가 높은 지역은 섬진강~남해안 권역으로 분석된다.

〈그림 3-4〉 국내 섬·바다·강 관광여건 관광공급 부문 공간분석



자료: KOSIS(검색일: 2024.4.9.) 활용 저자 작성

3. 5대강 유역 중심 관광여건 심층분석

앞서 지역경제, 관광수요, 관광공급 차원에서 5대강 유역 중심의 관광여건의 전반적인 상황을 진단하였다. 본 절에서는 각각의 권역별로 세부적인 관광계획, 관광자원, 관광상품을 분석하여 구체적인 현황을 심층적으로 파악한다. 또한 이를 활용하여 다음 단계인 섬·바다·강 관광 네트워크를 개발하는 데 있어 관광객의 선호속성과 중요속성 등이 무엇인지 실증적으로 분석하고자 한다.

1) 한강 연계 권역

한강연계 권역의 주요 해양레저관광자원을 문화, 시설, 자연자원으로 분류하였다. 그 결과 문화자원에는 인물, 민속풍속, 자연생태, 특산물을 대표하는 축제가 다수 개최되고 있었다. 또한 마리나와 낚시터를 포함한 해양레저시설이 한강유역에 50개 넘게 분포되어 있었고, 대규모의 리조트와 호텔시설도 포함하고 있어 관광자원의 다양성 측면에서 높은 수준을 나타냈다.

한강을 새로운 여가공간으로 인식하고 문화적 기능과 그 활용에 대해 높은 관심을 가지기 시작한 때는 2000년대 이후이다. 2009 한강 르네상스 마스터플랜, 2014 한강 자연성회복 기본계획, 2015 한강변 관리 기본계획 등 수변공간 활용에 대한 다양한 계획이 수립되면서 뚝섬 전망문화콤플렉스, 세빛섬, 한강 전망 카페 등 문화편의 시설들이 조성되기 시작했다.

〈표 3-6〉 한강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황

구분	자원현황
문화자원	- (축제)한강달빛 야시장, 여의도 봄꽃축제, 서울억새축제, 고양행주문화제, 고양호수예술축제, 김포 아라마린 페스티벌, 김포 도심축제, 율곡문화제, 고려산 진달래축제, 삼랑성 역사문화축제, 강화문화재야행, 강화 새우젓축제 등 - (문화재)한강 하류 재두루미 도래지, 강화 갯벌 및 저어새 번식지 - (어촌체험마을)내가어촌계
시설자원	- (전시/관람시설)강화갯벌센터 - (스포츠/레저시설)양화수상스키장, 호다이브, 유진다이브, 한강웨이크서핑, 상암마린랜드, 낚시터, 마리나 등 - (식음시설)마포농수산물시장, 수협강서수산물도매시장, 후포항선수포구어판장 등 - (교통시설)유람선, 크루즈, 여객터미널 등 - (유원/휴양시설)콘래드 서울 등 리조트, 호텔 - (특화거리)대명포구 회타운, 외포리꽃게마을, 더리미장어마을, 선수벤댕이마을
자연자원	- (해수욕장/갯벌)민머루해변, 동막해변, 쌍바위해변, 강화갯벌 등 - (경승지)전망대, 하구습지철새도래지 등

자료: 저자 작성

현재 한강변에는 11개의 시민공원이 조성되어 있고 세빛둥둥섬, 밤섬생태체험관, 캠핑장, 수영장, 눈썰매장, 수상레포츠센터, 복합문화공간, 야외공연장[100] 등 여가·체육·문화체험 활동 등이 가능하도록 변화하고 있다. 이 중 서울수상레포츠센터는 올해 3월에 준공, 5월에 개장하는 서울 최대 규모의 마리나시설로 요트 정박뿐만 아니라 수상레포츠 관련 교육·체험이 가능한 시설이다.[101] 한강 서해지역까지 공간적 범위를 확대하면 경기도 파주에 위치한 임진각, 통일동산, 공릉 등 주요 관광지와 강화 마니산, 석모도, 수목원, 휴양림 등 자연자원이 분포되어 있다.[102]

한강변 관광 콘텐츠로는 한강 술래길, 한강 야경투어, 한강 역사탐방이 대표적이다. '한강 술래길'은 총 3코스로 1코스(노을신비길), 2코스(노을문학길), 3코스(노을신비길)로 이루어진 한강변 노을명소 워킹투어이다. '한강

100) 서울특별시미래한강본부 홈페이지(검색일: 2024.3.28.)
101) 서울경제(2024.3.27.)(검색일: 2024.3.28.)
102) 국가수자원관리종합시스템(검색일: 2024.3.28.)

야경투어'는 한강변 야경명소를 도보로 여행하는 프로그램이며, 마지막으로 2012년부터 진행되어 온 '한강 역사탐방'은 한강의 역사·문화·인물에 대한 해설을 들을 수 있는 프로그램으로 총 14개의 역사탐방코스로 이루어져 있다.[103]

경기도에서도 한강 관련 생태체험 프로그램을 운영하고 있다. '어부가 들려주는 한강물고기 이야기'는 한강과 생태관광을 연계한 생태체험 프로그램으로, 한강을 삶의 터전으로 삼고 어업을 하는 행주어촌계 어부들이 직접 잡은 물고기에 대해 설명해주는 것을 듣고 관찰할 수 있다.[104] 특히 경기도 고양시에서는 한강의 역사와 생태 자연을 누릴 수 있는 '사람과 자연이 함께 숨 쉬는 한강하구 평화이야기' 사업을 추진하고 있으며, 이는 2019년 문화체육관광부(이하 문체부)의 생태테마관광 육성사업 10선에 선정되기도 하였다.[105]

한강의 대표 축제로는 서울세계 불꽃축제와 한강 여의도 봄꽃축제를 꼽을 수 있다. 두 행사는 매년 개최되는 축제로서 관람형 프로그램으로 구성된다. 최근에는 '한강페스티벌(Hangang River Festival)'이라는 이름으로 한강 축제를 브랜드화하기도 했다. 한강페스티벌은 한강 전역에서 사계절 내내 여가를 즐길 수 있는 대표적인 사계절 축제로, 한강의 계절적 특성을 반영한 문화·여가 콘텐츠를 연중 제공한다.[106]

봄에는 봄 소풍을 컨셉으로 하여 봄꽃 축제와의 연계 프로그램을 운영하며, 여름에는 무더위를 잊게 하는 피크닉 프로그램(한강페트배경주·한강무비나잇·한강빌리지·한강재즈페스타)을 운영한다. 가을은 한강투어페스티벌·한강달빛서커스 등의 가을 밤을 주제로 하는 프로그램들을 운영하며, 겨울에는 따뜻한 한강을 주제로 하는 겨울 프로그램을 운영한 바 있다.

103) 한강공원 홈페이지(검색일: 2024.3.8.)
104) 경기도 보도자료(2020.10.26.)
105) 아주경제(2019.4.11.)(검색일: 2024.3.10.)
106) 서울특별시 내부자료(2022), p. 3; 한강페스티벌 홈페이지(검색일: 2024.3.10.)

〈그림 3-5〉 한강페스티벌(Hangang River Festival)



· 사업기간 : 봄(4~월), 여름(7~8월), 가을(10월), 겨울(12월)
· 사업장소 : 한강 수상 및 11개 한강공원 일대
· 사업대상 : 시민 개방
· 사업내용 : 서울의 대표 휴식 공간 한강에서 사계절 내내 여가를 즐길 수 있도록 수상레저, 문화예술, 생태 · 환경 체험 등 다양한 프로그램을 제공하는 축제

자료: 서울특별시 내부자료(2022), p. 3; 한강페스티벌 홈페이지(검색일: 2024.3.10.)

이 외에도 한강 다리를 주제로 하는 다양한 축제 및 행사 프로그램을 운영하고 있다. '브릿지워크 한강'은 양화 한강공원에서 출발하여 여러 개의 한강 다리를 건너 돌아오는 방식의 비경쟁 걷기 레이스로, 한강과 걷기가 결합된 페스티벌형 대회이다.[107] 이 밖에도 '차 없는 잠수교 뚜벅뚜벅 축제'는 한강을 제일 가깝게 조망할 수 있는 잠수교 위를 행사기간 동안 자유롭게 걸을 수 있는 서울시 축제이다.[108]

한강투어 크루즈 상품도 대표적인 관광 프로그램이다. 서울관광재단의 발표에 따르면 외국인이 가장 선호하는 한강 체험활동은 '유람선 체험'으로 전체 응답자의 30%가 한강 유람선을 체험하고 싶다고 응답했다.[109] 한강을 즐기기에 좋은 교통수단인 크루즈는 외국인뿐만 아니라 국내 관광객들에게도 인기가 높아 디너크루즈, 샴페인 크루즈, 선셋 크루즈 등 테마별 상

107) 대한민국구석구석 홈페이지(검색일: 2024.3.10.); 한강공원 홈페이지(검색일: 2024.3.8.)
108) 대한민국구석구석 홈페이지(검색일: 2024.3.10.); 한강공원 홈페이지(검색일: 2024.3.8.)
109) 서울관광재단 보도자료(검색일: 2024.3.28.)

품을 만들어 관광객이 선택할 수 있도록 프로그램을 다양화하였다. 이 외에도 요트, 패들보트, 카약, 플라이보드 등을 체험하는 한강 수상스포츠체험 프로그램도 관광객들에게 인기 높은 상품이다.

2) 금강 연계 권역

금강 연계 권역은 다양한 문화재 자원과 지역 먹거리를 활용한 축제가 특징이다. 특히 금강의 풍부한 어족자원을 활용한 어촌체험, 낚시터, 수산시장 등이 발달되어 있다.

〈표 3-7〉 금강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황

구분	자원현황
문화자원	- (축제)서천 동백꽃 주꾸미 축제, 장항항 꼴갑축제, 한산모시문화제, 장항 송림숲 맥문동 축제, 홍원항 자연산 전어 꽃게 축제, 두동편백마을 힐링숲축제, 진포예술제, 부안마실축제, 곰소젓갈, 발효축제, 변산 해넘이축제 등 - (문화재)군산 내항 뜬다리부두(부잔교), 부안 직소폭포 일원, 위도띠뱃놀이, 대항리패총, 부안 도청리 솔섬, 부안 죽막동 유적, 부안 채석강·적벽강 일원 등 - (어촌체험마을)월하성어촌체험마을, 선도리갯벌체험마을영어조합법인, 선유도어촌체험휴양마을, 신시도 어촌체험휴양마을
시설자원	- (전시/관람시설)국립해양생물자원관(씨큐리움) - (스포츠/레저시설)낚시터, 마리나, 프리다이빙 시설, 해양레포츠센터 등 - (식음시설)서천수산물특시장, 새만금 종합수산시장, 군산수산물종합센터, 채석강 수산시장, 곰소항수산물종합시장, 격포항수산시장 - (교통시설)유람선, 여객터미널 - (유원/휴양시설)유원지, 리조트, 호텔
자연자원	- (해수욕장/갯벌)선유도해수욕장, 옥돌해변, 몽돌해변, 서천갯벌, 변산해변 자전거길 등 - (보호구역)서천갯벌 습지보호지역 - (경승지)전망대, 철새도래지, 스카이워크 등

자료: 저자 작성

문체부는 '대한민국 테마여행 10선'의 일환으로 '금강백제권역'을 선정하였다. 대한민국 테마여행 10선은 국내여행 활성화를 위한 권역별 사업인데 금강백제권역은 이 중 9권역에 속한다. 문체부는 금강을 잇는 4개의 지역(대전, 공주, 부여, 익산)을 연계하여 금강백제권역으로 통칭하고, 금강을 따라 흐르는 백제의 역사와 문화를 공유하는 지역으로 설정하여 권역을 아우르는 여행코스를 제공하였다.[110]

〈그림 3-6〉 금강백제권역





① 금강백제권역
· 사업기간 : 2017년 ~ 2023년 (5개년)
· 사업장소 : 총 4개 지역(대전·공주·부여·익산)
· 사업비용 : 총 5억원 (지역별 1억2500만 원씩 제공)
· 사업내용 : 국내 여행 활성화를 위해 3~4개 지방자치단체를 하나의 관광권역으로 묶어 10개 권역을 선정하는 「대한민국 테마여행 10선」 중 하나로, 금강을 중심으로 대전·공주·부여·익산 지역을 연계한 9권역(금강백제권역)에 해당함

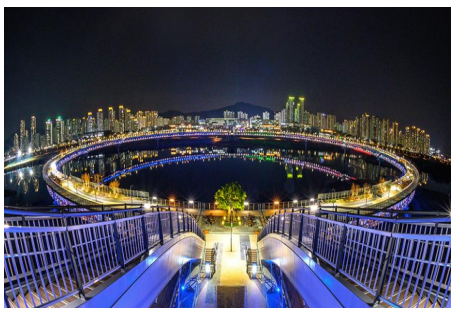
자료: 부여군청 홈페이지(검색일: 2024.3.11.); 충청헤럴드(2018.6.222018.6.22.); 티티엘뉴스(2020.12.11.)

금강의 대표 관광시설로는 금강 세종시 구간에 조성된 '금강보행교'로 세종대왕이 한글을 반포한 1446년을 기념하여 1,446m의 둘레로 설치되었다. '이응다리'로도 불리는 금강보행교는 금강 북측의 중앙녹지공간과 남

110) 대한민국구석구석 홈페이지(검색일: 2024.3.10.); 부여군청 홈페이지(검색일: 2024.3.11.)

측의 3생활권 수변공원을 연결하는 관광용 걷기 전용 다리로, 보행자 전용인 상부층과 자전거 전용인 하부층으로 구분하여 복층으로 구성되어 있다. 2023년 3월에 준공된 후 같은 해 10월에 문화체육관광부가 지정한 '지역문화매력 100선'에 선정되기도 한 세종시의 대표 수변 관광명소이다.[111] 일몰 후부터 밤 11시까지는 다리 위의 다채로운 LED조명을 통해 야간 경관을 형성하며, 이를 활용한 '2023 세종 빛 축제'를 2023년 12월에 처음으로 개최한 바 있다. 빛 축제에는 이응다리 위의 조명뿐만 아니라 금강수변공원, 금강변에 접한 배 모양의 세종시청 벽면 등을 활용하는 야간조명과 미디어파사드, 레이저 쇼, 일루미네이션 등의 퍼포먼스를 제공한다.[112]

〈그림 3-7〉 세종시의 금강보행교와 빛 축제



① 금강보행교(이응다리)
· 사업기간 : 2018.07.~2022.03.
· 사업장소 : 세종특별자치시 세종동 29-111
· 사업규모 : 1446m
· 사업비용 : 1083억 원
· 사업내용 : 세종대왕이 한글을 반포한 1446년을 기념하여 1446m 둘레로 조성



② 2023 세종 빛 축제
· 사업기간 : 2023.12.02.~2023.12.31.
· 사업장소 : 이응다리 및 금강수변 일대
· 사업비용 : 6억 원
· 사업내용 : 금강보행교의 야간경관을 활용한 세종시의 첫 빛 축제

자료: 세종시 홈페이지(검색일: 2024.3.11.)

111) 동아일보(2023.10.23.); 세종시 홈페이지(검색일: 2024.3.11.)
112) 세종빛축제 홈페이지(검색일: 2024.3.11.)

3) 영산강 연계 권역

영산강 연계 권역은 신안, 무안을 중심으로 해수욕장과 해안길이 발달해 있다. 또한 보호가치가 높은 갯벌과 습지가 위치해 있어 이를 기반으로 자연경관을 감상할 수 있는 전망대와 유원지, 휴양지, 전시 및 관람시설 등이 다수 분포되어 있는 것이 특징이다.

〈표 3-8〉 영산강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황

구분	자원현황
문화자원	- (축제)영암 왕인문화축제, 월출산 국화축제, 마한축제, 영암 무화과축제, 무안 겨울숭어축제, 황토갯벌축제, 무안연꽃축제, 무안YD 페스티벌, 유달산 봄축제, 목포항구축제, 섬 튤립축제 등 - (문화재)신안 해저유물 매장해역, 홍도 천연보호구역, 신안 바닷새류 번식지 - (어촌체험마을)송계농어촌체험휴양마을, 둔장어촌체험휴양마을
시설자원	- (전시/관람시설)국립해양문화재연구소, 목포어린이바다과학관, 신안갯벌박물관, 소금박물관, 세계조개박물관 - (스포츠/레저시설)낚시터, 마리나 - (식음시설)무안낙지거리, 목포 종합수산시장, 송도수산시장 - (교통시설)여객터미널 - (유원/휴양시설)유원지, 리조트, 호텔 - (특화거리)무안낙지특화거리, 갓바위 문화타운
자연자원	- (해수욕장/갯벌)톱머리해수욕장, 외달도 해수욕장, 무안생태갯벌센터 등 - (보호구역)무안갯벌 습지보호지역, 증도갯벌 습지보호지역, 비금·도초도갯벌, 신안 장도 산지습지, 가거도 주변해역 해양보호구역 - (경승지)전망대

자료: 저자 작성

전라남도는 한반도 지형을 닮은 '영산강 느러지'를 중점 관광지로 육성하려는 계획을 나주시와 무안군과 함께 추진하고 있다. 나주시는 2019년 '영산강 느러지 관광개발사업' 기본계획과 타당성조사를 완료하였고 2024년까지 영산강 하류에 위치한 영산강 느러지에 쉼터와 산책로, 주차장 등의 관광기반 시설을 확충하는 사업과 주변 관광자원을 발굴하는 사업을 추진하고 있다.[113] 무안군은 2021년에 '영산강 관광 경관개선 사업' 기본계

획과 타당성조사를 완료하였고 2025년까지 36억 원을 들여 수변 힐링로드, 탐방로, 주차장 등의 편의시설 조성과 경관개선 사업 등을 추진할 계획이다. 두 사업이 준공되는 2025년부터는 한반도 지형의 영산강 느러지 지역을 관광 명소화하기 위한 전라남도의 시책을 본격적으로 추진할 예정이다.[114]

〈그림 3-8〉 영산강 느러지 사업 개요



① 나주시, 영산강 느러지 관광개발 사업
· 사업기간 : 2021.01~2024.12.
· 사업장소 : 나주시 동강면 옥정리 산1번지 일원
· 사업규모 : 97,913㎡
· 사업비용 : 1,960백만 원
· 사업내용 : 쉼터, 산책로, 주차장, 진입로 확포장 등

② 무안군, 영산강 관광경관 개선사업
· 사업기간 : 2021년 ~ 2025년
· 사업장소 : 몽탄면 이산리(식영정, 느러지) 일원
· 사업규모 : 5,418㎡
· 사업비용 : 3,600백만 원
· 사업내용 : 수변힐링로드, 초화류 식재, 주차장, 편의시설 조성 등

자료: 나주시청 내부자료(2023). p. 1; KBS(2022.12.17.); 뉴시스(2022.12.17.)

현재 영산강에는 전남 담양에서부터 광주와 나주, 무안을 거쳐 목포 하구원까지 이어지는 총 133km 길이의 '영산강 자전거길'과 나주 영산포에서 무안 오룡지구까지 이어지는 총 52km의 '영산강 강변도로'가 조성되어

113) 나주시청 내부자료(2023). p. 1.
114) KBS(2022.12.17); 뉴시스(2022.12.17.)

있다.[115] 4대강 국토종주길 중 하나인 영산강 자전거길은 매년 많은 자전거 동호인들이 찾는 대표 코스이며,[116] 영산강 강변도로는 관광 드라이브 코스로 각광받고 있다.[117]

이 외에도 전라남도 나주시는 마한문화제·도농상생페스티벌·시민의날·요리경연대회·나주설치미술축제와 같은 지역의 소규모 축제를 하나로 통합하여 영산강과 나주의 역사를 테마로 하는 하나의 대표 축제를 운영하고 있다. 나주시가 2023년에 처음으로 운영한 나주시 통합축제, '영산강은 살아있다'는 영산강변에서 다양한 수상 공연·예술 프로그램들을 즐길 수 있는 관광형 체험 축제이다.[118]

마지막으로 영암군은 영산강 유역에 산재한 고분문화를 보여주고 고대 마한문화의 이해를 돕기 위해 '마한문화공원'을 조성하였다. 마한문화공원은 영암의 대표적인 관광명소를 개발하기 위해 2004년부터 강 유역을 중심으로 고대 문화 유적을 발굴 및 복원·정비하며 본격 조성되기 시작하여 2006년에 준공된 역사문화 및 테마공원이다.[119]

5) 섬진강 연계 권역

섬진강 연계 권역은 연중 개최되는 축제와 다양한 어촌체험, 고급 리조트와 유원지, 아름다운 자연경관 등 다양한 관광자원을 갖추고 있다. 섬진강을 따라 위치한 여수, 순천, 사천, 남해의 풍부한 해양관광자원을 공유할 수 있어 5대강 유역 중 가장 뛰어난 해양관광 잠재력을 지니고 있다고 평가할 수 있다.

115) 광주MBC(2023.5.23.); 무안신문(2020.8.13.)
116) 광주MBC(2023.5.23.)
117) 무안신문(2020.8.13.)
118) 대한민국구석구석 홈페이지(검색일: 2024.3.10.); 광주드림(2023.10.22.); 나주문화관광 홈페이지(검색일: 2024.3.11.); MBN 뉴스(2023.10.18.)
119) 디지털영암문화대전 홈페이지(검색일: 2024.3.11.); 영암군청 홈페이지(검색일: 2024.3.11.)

섬진강은 섬진강 범람으로 홍수 피해를 입었던 전라남도 광양시·구례군·곡성군, 경상남도 하동군 등 4개의 지자체가 관광벨트 단지 조성을 위해 '섬진강권 관광 네트워크'를 구축하였다. 이들은 2021년 2월 섬진강의 이점을 살린 광역 섬진강 통합 관광벨트 조성을 위해 업무협약을 맺고 2023년 '섬진강 관광시대 선포식'을 개최하였다. 섬진강 관광시대는 전국 최초의 통합 관광 모델로, 섬진강과 지역 관광 자원(봄꽃 축제 및 주요 관광지)을 연계해 하나의 광역 관광권으로 도약하는 것을 목표로 한다.[120]

〈표 3-9〉 섬진강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황

구분	자원현황
문화자원	- (축제)국제남도음식문화큰잔치, 여수밤바다 불꽃축제, 여수여자만갯벌노을체험행사, 광양매화축제, 독일마을맥주축제, 화개장터 벚꽃축제, 하동야생차문화축제, 사천와룡문화제, 사천시 비토별주부전축제 등 - (문화재)여수 상백도·하백도 일원, 광양김시식지, 남해 충렬사, 남해 지족해협 죽방렴 - (어촌체험마을)개도어촌체험휴양마을, 낭만낭도어촌체험휴양마을, 순천만 거차뻘배체험장, 지족어촌체험휴양마을 등
시설자원	- (전시/관람시설)북한 반잠수정 전시관, 해양수산과학관, 순천만 자연생태관 - (스포츠/레저시설)낚시터, 마리나, 요트학교, 서핑스쿨 등 - (식음시설)여수중앙선어시장, 여수종합수산시장, 여수수산물특화시장, 삼천포용궁수산시장 - (교통시설)여객선 터미널, 선착장 - (유원/휴양시설)유원지, 리조트, 관광농원, 휴양지 등 - (특화거리)고소동 벽화마을, 고소동 천사벽화마을, 국동장어탕거리, 남해 홍현마을
자연자원	- (해수욕장/갯벌)모사금 해수욕장, 안도해변, 순천만 갯벌, 다랭이길, 물미해안도로 등 - (보호구역)순천만갯벌 습지보호지역 - (경승지)전망대, 철새도래지, 스카이워크 등

자료: 저자 작성

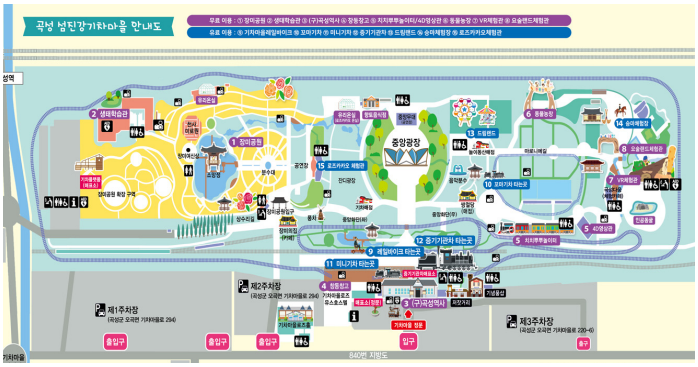
120) 연합뉴스(2023.3.6.); 프레스존(2023.3.11.)

섬진강에도 수변을 따라 달리는 자전거 길과 드라이브 코스가 있다. '섬진강 자전거 길'은 섬진강 생활체육공원~배알도 수변공원까지의 총 149km의 긴 구간으로, 강변을 따라 펼쳐진 벚꽃, 매화, 산수유 등의 봄꽃과 김용택시인 생가, 벚나무 터널, 섬진강 기차마을, 스카이워크 등의 관광명소를 감상할 수 있는 코스로 구성되어 있다.[121] 행정안전부가 선정한 '한국의 아름다운 자전거길 100선'에 선정될 만큼 관광객과 자전거 라이더들이 많이 방문하는 곳이다. 광양시는 이를 활용하여 섬진강 특화 자전거 라이딩 행사인 '섬진강 타고 자전거 가자'를 개최하였다.[122] '섬진강변 드라이브코스'에는 섬진강과 전라선 철도사이 6㎞ 구간에 철쭉길이 조성되어 있어 곡성군의 대표 드라이브 코스이자 국토교통부의 '국도 드라이브코스 Best 10', 건설교통부의 '한국의 아름다운 길 100선'으로 선정되기도 하였다.[123]

이 외에도 섬진강을 주제로 하는 대표적인 관광명소로 곡성에 위치한 '섬진강 기차마을'이 있다. 섬진강 기차마을은 문체부의 '한국관광 100선'에 선정된 대표 관광지로 장미축제로도 유명하다.[124] 기차마을에 조성되어 있는 장미공원에서 매년 장미축제가 개최되고 있으며, 2023년에는 '2024-2025 예비 문화관광축제'로 선정될 만큼 관광객 만족도가 높은 곡성의 대표 축제이다.[125] 또한 기차마을 내에는 섬진강레일바이크, 증기기관차, 드림랜드 등의 다채로운 관광 프로그램들을 운영하고 있다.[126]

121) 자전거행복나눔 홈페이지(검색일: 2024.3.12.)
122) 자전거행복나눔 홈페이지(검색일: 2024.3.12.)
123) 곡성문화관광 홈페이지(검색일: 2024.3.20.); 연합뉴스(2013.7.11.)
124) 한국경제(2022.12.13.)
125) 아시아경제(2024.1.24.)
126) 곡성문화관광 홈페이지(검색일: 2024.3.20.)

〈그림 3-9〉 섬진강 기차마을



· 위치 : 전남 곡성군 오곡면 기차마을로 232
· 개요 : 섬진강변을 달리는 증기기관차와 레일바이크, 요술랜드, 동물농장 등 익숙함과 새로움이 공존하는 새로운 개념의 테마파크
자료: 아시아경제(2024.1.24.); 곡성문화관광 홈페이지(검색일: 2024.3.20.)

6) 낙동강 연계 권역

낙동강 연계 권역은 지역의 역사문화 자원과 특산물, 자연자원을 활용한 축제는 많지만 교통시설, 식음시설, 전시/관람시설 측면에서는 다른 5대강 유역에 비해 다소 부족한 것으로 판단된다. 주로 낙조와 철새를 관찰하는 전망대와 해안을 따라 조성된 자전거길, 둘레길이 대표 관광 자원으로 꼽힌다.

낙동강 권역에는 낙동강을 중심으로 하는 지역 주도의 연계협력 네트워크가 구성되어 있다. 2022년에 결성한 '낙동강 협의체[127]'는 경남과 부산 지역의 6개 자치단체로 구성되어 낙동강 공동번영과 관광자원 활성화를 도모하고 있다. '2023년 낙동강협의체 컨퍼런스' 개최를 통해 낙동강 시대를 달성하기 위한 다양한 낙동강 관광 사업을 공동 추진하기로 협의하였고, 가장 먼저 추진할 사업으로 '낙동강 뱃길복원'을 선정하였다. 기존의 생태탐방선을 정원 100명이 탑승할 수 있는 관광 유람선으로 바꿔 운항하고,

127) 6개 지자체(경상남도 김해시·양산시, 부산광역시 북구·사하구·강서구·사상구)가 참여, 2023년 12월 법정기구로 전환됨연합뉴스(2023.11.24.)(검색일: 2024.10.1.)

탐방선의 운항 노선에 부산 강서·사상구 지역을 포함시켜 6개 지역을 모두 잇는 뱃길을 만들겠다는 구상을 발표하였다.[128]

〈표 3-10〉 낙동강 연계 권역 주요 해양레저관광자원 현황

구분	자원현황
문화자원	- (축제) 가야문화축제, 원동매화축제, 양산봄꽃축제, 낙동강 구포나루 축제, 부산국제록페스티벌, 부산어묵축제, 다대포 어항문화축제, 감천문화마을골목축제, 대저토마토축제, 가덕도 숭어축제 등 - (문화재)금곡동 율리 바위그늘유적, 다대포후리소리, 하단돛배 조선장, 몰운대, 망산도·유주암, 범방동 패총, 가덕도 등대 - (어촌체험마을)다대어촌계, 대항 어촌체험마을
시설자원	- (전시/관람시설)부산어촌민속관 - (스포츠/레저시설)낚시터, 프리다이빙·서핑·스킨스쿠버 체험 시설 등 - (교통시설)생태탐방선 선착장 - (유원/휴양시설)유원지
자연자원	- (해수욕장/갯벌)부산갈맷길, 몰운대길 등 - (보호구역)남형제섬 및 나무섬 해양보호구역 - (경승지)전망대, 철새탐조대, 낙동강하굿둑 등

자료: 저자 작성

특히 부산의 낙동강 하구 지역은 환경부의 생태관광지역[129]으로 선정되어 각종 생태관광 프로그램의 개발·운영, 생태관광 인프라 확충, 생태관광 교육·홍보 등을 운영하고 있다. 이와 관련하여 낙동강 하구에는 생태관광을 주제로 하는 '낙동강하구에코센터', '낙동강하구아미산전망대', '을숙도 철새 및 생태공원' 등이 조성 및 운영되고 있다. 또한 '낙동강 생태탐방선', '낙동강 하류 에코트레킹', '강문화 이용 생태관광 프로그램' 등의 체험·관광 프로그램도 진행하고 있다.[130]

128) 조선일보(2023.6.9.)

129) 환경부는 환경적으로 보전 가치가 있고 생태계 보호의 중요성을 체험 · 교육할 수 있는 지역을 '생태관광지역'으로 지정(자연환경보전법 제 41조, '23년 기준 35개소 지정)하고 있다(우리나라 생태관광 이야기 홈페이지, 검색일: 2024.3.15.).

130) 우리나라 생태관광 이야기 홈페이지(검색일: 2024.3.15.)

경남 김해시에서는 낙동강 수변을 따라 레일바이크를 조성하고, 김해시 특산물인 산딸기와인을 전시·판매하는 와인동굴, 새마을호 열차를 활용한 열차카페 그리고 철교 위에 올라가 석양을 바라보며 여유를 즐길 수 있는 철교전망대 등과 연계하는 '김해낙동강레일파크'를 운영하고 있다. 이 레일파크는 기존의 낙동강 철교(1.5km)를 활용하여 2016년도에 조성하였고, 2023년부터 낙동강레일파크의 시설 및 관광콘텐츠 확충사업을 추진하고 있다.[131]

제2절 섬·바다·강 관광 국민 수요분석

1. 조사개요

1) 조사 목적

본 연구의 설문조사는 우리나라 국민을 대상으로 하여 섬·바다·강과 연계한 관광 이용 실태를 분석하고, 선호하는 관광상품의 속성을 도출하고자 크게 두 개의 파트로 나누어 구성하였다. 먼저 PART A는 섬·바다·강과 연계한 관광 경험 여부와 장소, 횟수, 이동수단 등 구체적인 이용 실태, 관광 행위를 결정하는 고려 요인 등으로 구성하였다. PART B는 국민이 섬·바다·강과 연계된 관광상품을 선택할 때 가장 선호하는 선택속성 집합과 정도에 대해 분석하여 최적의 네트워크 관광개발 모형을 도출하기 위한 목적으로 실시된다. 조사에는 소비자의 선호도를 분석하는데 널리 사용되는 마케팅 조사 기법 중 하나인 컨조인트 분석을 사용하고자 한다. 본 분석방법

131) 월간경남(2021.10.); 경기뉴스통신(2016.4.19.)(검색일: 2024.3.18.)

은 제품이나 서비스의 각 속성에 대한 소비자의 선호도를 파악하여 최적의 상품 조합을 도출하는데 활용되며, 관광지(목적지)와 관광상품 선택요인, 관광매력요인 등과 관련하여 활발한 연구가 진행되고 있다.[132]

컨조인트 분석은 여러 속성이 제품 또는 서비스에 미치는 영향을 분석하여 종속변수(대상 자체)와의 관계를 파악하는 것이 목적이다. 본 연구에서는 관광객(국민)이 가장 중요하게 고려하는 섬·바다·강과 연계한 관광상품 속성의 최적조합을 찾고 각 속성별로 가치와 중요성을 평가하고자 하였다.

본 조사는 온라인 설문조사로 진행하였다. 여론조사 전문기관의 패널 중 만 19세 이상 70세 미만 인구를 대상으로 진행하였으며 섬·바다·강과 연계한 관광을 경험한 자와 미경험한 자를 구분하여 추후 군집분석이 가능하도록 설계하였다.

〈표 3-11〉 설문조사 설계 개요

구분	경험자	미경험자
조사대상	섬·바다·강 연계관광 경험자	섬·바다·강 연계관광 미경험자
표본규모	300명	700명
표본할당	사전조사를 통해 파악한 섬·바다·강 연계관광 경험률을 활용하여 300명 비례할당 • 권역: 서울, 인천/경기, 부산/울산/경남, 대구/경북, 광주/전라, 대전/충청, 강원/제주 • 성별: 남, 여 • 연령 : 20대, 30대, 40대, 50대, 60대	5개 권역별, 성별, 연령별 인구 비율에 따른 비례할당 • 권역: 서울, 인천/경기, 부산/울산/경남, 대구/경북, 광주/전라, 대전/충청, 강원/제주 • 성별: 남, 여 • 연령 : 20대, 30대, 40대, 50대, 60대
조사일시	2024년 7월 4일(목) ~ 7월 9일(화)	

자료: 저자 작성

132) 신서영 외(2004), 이승창·성승욱(2007), 최홍규(2009), 손재영(2008), 박찬열·송화성(2018), 정지우 외(2020) 등 다수의 관광 분야 선행연구에서 컨조인트 분석을 실시하였다.

2) 조사내용 및 분석방법

(1) 조사내용

PART A에서는 우리나라 국민들의 섬·바다·강과 연계한 관광경험의 여부를 판단하고 이용행태에 대한 구체적인 정보를 파악하고자 했다. 또한 경험집단과 미경험집단의 인식과 행동적 차이 분석 도출을 위해 두 집단을 분류하여 조사하였다. 아직 국내에는 섬·바다·강과 연계한 관광경험에 대해 개념과 인식이 부족하기 때문에 응답자들이 쉽게 이해할 수 있도록 다음과 같이 사례를 들어 개념을 설명하였다.

첫째, 해양과 강을 잇는 교통인프라를 체험한 경험이다. 강과 바다를 투어하는 부산 수영구의 도심형 요트·연안크루즈 체험 상품을 사례로 제시하여 접근성 차원에서 섬·바다·강과 연계한 관광상품의 예시를 들었다. 둘째, 관광자원 경험 측면에서 낙동강과 남해의 경관을 동시에 감상할 수 있는 낙동강 아미산 전망대와 한강과 서해 강화만의 어촌 풍경을 볼 수 있는 김포 애기봉평화생태공원을 사례로 제시하였다. 또한 한강과 서해를 연결하는 아라뱃길 둘레길, 섬진강 하구와 광양만을 잇는 섬진강 둘레길도 제시하여 강과 바다가 만나는 유역에 위치한 전망대와 생태공원, 둘레길을 체험한 경험, 또한 섬, 바다, 강을 잇는 요트, 연안크루즈 상품을 이용한 경험이 있는 집단을 섬·바다·강과 연계한 관광상품의 경험집단으로 정의하였다.

〈표 3-12〉 PART A의 설문내용 구성

구분	설문내용	
설문 개요 및 개념 설명	• 섬·바다·강 연계 관광상품의 개념과 주요 사례 제시	
문항	• 섬·바다·강 연계 관광상품 경험 여부 • [경험자] 이용한 관광상품 형태 • [경험자] 연계관광 경험활동 • [경험자] 연계관광 연간 경험 횟수 • [경험자] 관광지 내 이동수단 • [경험자] 정보 획득 경로 • [경험자] 항목별 만족도 • [경험자] 재이용 의사	• [미경험자] 연계상품 미경험 이유 • [미경험자] 향후 관광상품 이용 의향 • 향후 희망하는 상품 유형 • 향후 희망하는 방문 장소 • 향후 희망하는 교통수단 • 적정한 이동시간과 이용시간 • 섬·바다·강 관광상품 선택 시 고려사항 • 향후 희망하는 정보 획득 경로
인구통계학적 특성	• 거주지 • 거주지 특성 • 성별 • 연령	• 가족 수 • 20세 이하 자녀 수 • 가장 가까운 바다 또는 강 이동시간 • 월 평균 소득

자료: 저자 작성

PART B는 우리나라 국민들이 선호하는 섬·바다·강과 연계한 관광상품 속성도출을 위한 부분이다. 컨조인트 분석에서 가장 중요한 단계는 상품의 속성 및 수준 제시이다. 속성의 수준은 정성적·정량적으로 측정할 수 있어야 하며, 응답자가 쉽게 이해할 수 있도록 설계하는 것이 중요하다. 따라서 과학적·합리적 방법을 통해 적절한 수준의 속성들을 도출하고 속성들 간의 다중 공선성을 제거하여 응답의 신뢰도를 높여야 한다.[133]

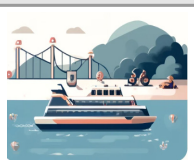
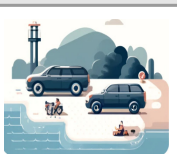
본 연구에서는 설문을 위한 속성 및 속성의 수준을 결정하기 위해 앞에서 살펴본 선행연구 요인을 참고하였으며, 본 연구의 제2장의 내용, 즉 5대강 권역의 상품 분석에서 도출된 국민들이 즐겨하는 관광활동의 유형과 시설을 고려하였다. 무엇보다 국민들은 섬, 바다, 강을 연계하는 관광상품을 이용할

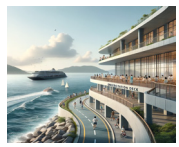
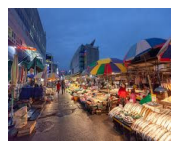
133) 이영성·박년배·김태한(2004), p. 165.

때 어떠한 교통편을 선호하고 무엇을 보고 즐기고 싶어 할 것인가에 중점을 두고 속성을 도출하고자 하였다. 도출된 속성 및 수준은 다음과 같다.

섬·바다·강과 연계한 관광상품의 주요 속성으로 교통수단 이용 유형, 체험성, 장소성, 상품가격을 꼽았다. 먼저 교통수단 이용 유형으로는 본 연구의 핵심 교통수단인 해상교통수단을 중심으로 보아서 육상수단만 이용할 경우, 해상수단만 이용할 경우, 그리고 두 개의 교통수단을 함께 이용할 경우로 구분하였다. 다음으로 체험성 속성은 섬·바다·강 연계 관광상품을 통해 체험가능한 활동을 중심으로 구분하였다. 가장 역동적인 레저 체험형 관광 활동부터 탐방형인 지역문화체험형 활동, 마지막으로 휴식·휴양형 활동으로 분류하였다. 세 번째 속성인 장소성은 최근 지역고유의 로컬문화체험에 대한 수요가 높아지고 있는 트렌드를 반영하여 지역(장소)을 선정할 때 어떠한 요인을 가장 선호하는지 분석할 수 있도록 하였다. 마지막으로 소비자가 상품을 결정할 때 가장 핵심적인 요소로 기능하는 상품가격 항목을 포함하여 현실성을 반영할 수 있도록 하였다.

〈표 3-13〉 섬·바다·강 연계 관광상품의 속성 및 수준

속성	설명	수준		
교통수단 이용 유형	이용 교통수단에 따라 경험할 수 있는 경관과 체험이 달라짐			
		〈해상교통편만 이용〉	〈육상+해상 교통편 이용〉	〈육상교통편만 이용〉
		여객 터미널과의 접근성이 편리하여 해상교통편 또는 본인 소유 요트로 관광지 이동	선박에 차량을 싣고 이동하여 섬 관광까지 함께 이용	기차 또는 차량으로 강, 바다 인근 관광지 이동

속성	설명	수준			
체험성	체험 콘텐츠의 다양성				
		생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	축제, 이벤트 등 지역 문화체험형 활동	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	
장소성	지역 고유의 독창성				
		독특한 지역 환경 및 로컬 체험	역사 및 문화유적지 관람	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	
상품가격	상품가격	20만 원	15만 원	10만 원	5만 원

자료: 저자 작성

(2) 분석방법

본 연구는 응답자의 선택행위에 대한 개별 속성들의 효과를 추출하기 위해 개별 속성들 간의 직교성(orthogonality)을 보장해 주는 주효과 직교설계(orthogonal main effects design) 방법을 이용한다. 이러한 직교설계 방법은 실제분석에서 속성들 간의 높은 상관관계가 문제가 되는 것으로 알려진 현시선호 확률효용모형의 단점을 개선시켜 준다.[134] 설문을 통한 실험을 위해서는 앞서 도출한 속성 및 수준을 조합하여 선택카드(choice card)를 구성해야 한다. 4가지 속성에 각 3개의 수준으로 완전인수설계(full factorial design)할 경우 총 108개(3×3×3×4)의 프로파일이 생성된다. 이는 가능한 모든 조합을 고려한 것으로 응답자가 108개의 대안을 모두 평가하는 것은 현실적으로 불가능하다. 이런 경우 부분인수설계(fractional factorial design)를 고려하여 대안의 수를 줄이며, 직교설계

134) Hanley, N., Wright, R. E., & Adamowicz, V.,(1998), pp. 413-428.

(orthogonal design)를 통해 최적의 프로파일로 구성한다. 본 연구에서는 STATA를 이용하여 다음과 같이 16개의 유효 프로파일을 도출하였다.

〈표 3-14〉 여행상품 프로파일 구성

번호	교통수단 이용 유형	체험성	장소성	상품가격
1	해상교통편만 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	5만 원
2	육상교통편만 이용	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	15만 원
3	해상교통편만 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	20만 원
4	육상+해상 교통편 이용	축제, 이벤트 등 지역 문화 체험형 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	10만 원
5	육상+해상 교통편 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	5만 원
6	해상교통편만 이용	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	역사 및 문화유적지 관람	5만 원
7	육상교통편만 이용	축제, 이벤트 등 지역 문화 체험형 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	5만 원
8	해상교통편만 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	15만 원
9	해상교통편만 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	10만 원
10	해상교통편만 이용	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	10만 원
11	육상+해상 교통편 이용	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	20만 원
12	육상+해상 교통편 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	역사 및 문화유적지 관람	15만 원
13	육상교통편만 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	20만 원
14	육상교통편만 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	역사 및 문화유적지 관람	10만 원
15	해상교통편만 이용	축제, 이벤트 등 지역 문화 체험형 활동	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	15만 원
16	해상교통편만 이용	축제, 이벤트 등 지역 문화 체험형 활동	역사 및 문화유적지 관람	20만 원

자료: 저자 작성

다음으로는 구성된 상품 프로파일들을 응답자에게 어떠한 방식으로 제시할 것인지 결정해야 한다. 컨조인트 분석은 제품에 대한 소비자의 선호도를 측정하는 방식에 따라 등급기반 컨조인트 분석(rating-based conjoint analysis; RTCA), 순위기반 컨조인트 분석(ranking-based conjoint analysis; RBCA), 선택기반 컨조인트 분석(choice-based conjoint analysis; CBCA)으로 구분된다. 컨조인트 분석가는 각 기법의 특성 및 장단점과 예측력을 고려하여 조사환경에 가장 적절한 기법을 선택하게 된다.[135] 선택기반 컨조인트 분석의 경우 여러 제품 중 한 가지를 고르는 방식이기 때문에 소비자가 실제 시장에서 갖는 행동과 가장 유사하다는 장점이 있다. 하지만 응답자들이 모든 프로파일을 신중하게 고려하지 않고 선택할 수 있다는 단점도 있어 본 연구에서는 순위기반 컨조인트 분석형을 선택하였다. 본 방법은 각 프로파일별로 선호 순위를 매기기 때문에 가장 세밀한 선호도 분석이 가능하다. 다만 응답자가 16개의 프로파일을 살펴보고 이를 순서대로 선호도를 응답하는 것은 상당한 집중력을 요하는 일이기 때문에 응답자의 편의성과 정확도를 높이기 위해 3개의 단계로 나누어 설문을 진행하였다. 즉 16개의 프로파일 중 가장 마음에 드는 관광상품 5개를 선택하도록 하고, 그 다음 상대적으로 마음에 드는 관광상품 5개를 선택하는 방식을 사용하여 3개 그룹으로 구분하여 각 그룹마다 선호순서를 작성하도록 하였다. 또한 정확도를 높이기 위해 각 그룹별로 5위와 1위 상품의 선호 순서를 다시 한 번 비교하는 작업을 거쳤다.

135) 김부영(2014), p. 681.

〈표 3-15〉 순위기반 컨조인트 설문 방법

단계	내 용
1단계	B1-1. 다음 16개의 관광상품(안)들을 살펴보시고 우선 마음에 드는 관광상품 5개만 골라 주십시오. ⇒ 마음에 드는 관광상품 번호 ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
	B1-2. 남은 11개의 관광상품(안)들을 살펴보시고 상대적으로 마음에 드는 관광상품 5개만 골라 주십시오. ⇒ 상대적으로 마음에 드는 관광상품 번호 ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
2단계	B2-1. 마음에 든다고 작성해주신 관광상품 5개 중에서 선호하는 순서대로 순위를 작성해 주십시오. ⇒ 선호 순서 ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
	B2-2. 이번에는 상대적으로 마음에 든다고 작성해주신 관광상품 5개 중에서 선호하는 순서대로 순위를 작성해 주십시오. ⇒ 선호 순서 ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
	B2-3. 그 외 마음에 들지 않은 관광상품 6개 중에서 상대적으로 선호하는 순서대로 순위를 작성해 주십시오. ⇒ 선호 순서 ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
3단계	B2-4. 이번에는 마음에 든 관광상품 중 5위 상품과 상대적으로 마음에 든 상품 중 1위 상품을 비교하여 주십시오. ⇒ 선호 순서 ( ) ( )
	B2-5. 이번에는 상대적으로 마음에 든 상품 중 5위 상품과 마음에 들지 않은 관광상품 중 1위 상품을 비교하여 주십시오. ⇒ 선호 순서 ( ) ( )

자료: 저자 작성

2. 분석결과

1) 우리나라 섬·바다·강 연계 관광 이용실태

(1) 경험자들의 이용 실태

섬·바다·강과 연계한 관광상품을 경험한 자들을 대상으로 이용실태를 조사하였다. 먼저 관광상품 형태는 '자유관광'이 74%로 '패키지 관광'(26%)에 비해 압도적으로 높았다. 자유관광의 경우 60대 이상자가 75.7%로 타

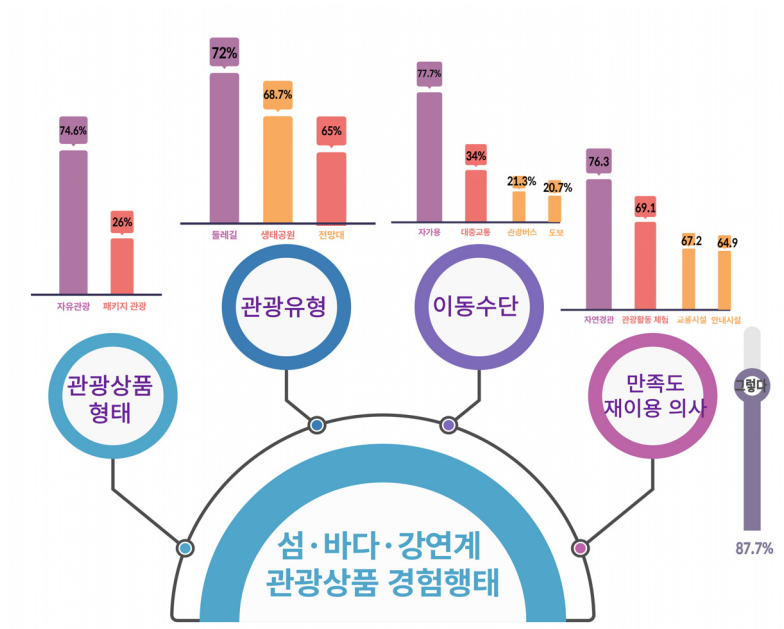
연령대와 대비하여 높은 비중을 차지했다. 한편 패키지 관광은 서울(30.0%)과 인천/경기(36.5%) 지역 거주자의 경험률이 상대적으로 높게 나타났다.

주요 관광유형으로는 '둘레길'(72.0%), '생태공원'(68.7%), '전망대'(65.0%), '연안크루즈'(45.3%) 순으로 높게 나타났다. 반면 '요트·보트'와 '수상레저기구' 체험은 각각 25%, 20.7%로 낮은 경험률을 보였다. 연간 경험 횟수는 1회가 44%로 가장 높고, 2회(30.7%), 3회(17%) 등으로 실제 재방문율은 높지 않은 행태를 보였다.

섬·바다·강과 연계한 관광지 내에서 주로 이용하는 이동수단은 '자가용'이 77.7%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 '대중교통'(34.0%), '관광버스'(21.3%), '도보'(20.7%) 등의 순으로 나타났다. '연안크루즈'와 '요트·보트' 이용률은 11%와 7.7%로 타 이동수단에 비해 매우 낮은 수치를 보였다. 다만 30대(16.7%)의 경우 타 연령대(6% 내외)에 비해 요·보트를 이용하는 응답률이 상대적으로 높게 나타났다. 관광정보의 주요 획득 경로를 살펴보면 '인터넷 포털사이트'(64.3%), '가족/친구 등 주변사람'(51.3%), 'SNS'(38.3%) 등의 순으로 높게 나타났다.

섬·바다·강과 연계한 관광에서의 만족도(100점 기준)를 살펴보면, '섬·바다·강의 고유한 자연경관'에 대한 만족이 76.3점으로 가장 높게 나타났고, '관광활동 체험'(69.1점), '교통시설'(67.2점), '정보 및 안내시설'(64.9점), '타 관광지와는 차별화된 볼거리'(64.5점), '관광 편의시설'(63.3점) 순으로 나타났다. '섬·바다·강의 고유한 자연경관'은 전 연령대에서 가장 높은 만족도를 보였다. 섬·바다·강 연계 관광상품을 재이용할 의사가 있는지에 대해 질문한 결과 경험자의 87.7%가 '그렇다'고 응답했으며, 100점 평균으로는 77.2점으로 나타났다. 연령대별로 보면, 재이용 의사는 60대 이상에서 높고(79.2점) 20대에서 가장 낮게(72.6점) 나타났다.

〈그림 3-10〉 섬·바다·강 연계 관광상품 경험자의 이용 행태 종합



자료: 저자 작성

(2) 미경험자들의 이용 의향

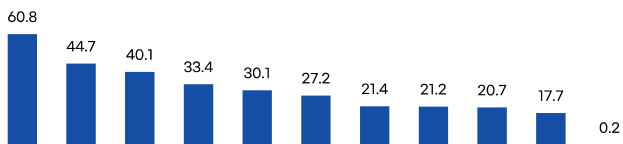
섬·바다·강과 연계한 관광상품을 한 번도 이용해 보지 않은 이유로는 '섬·바다·강과 연계한 관광상품에 대해 잘 알지 못해서'가 64.6%로 가장 높게 나타났다. 다음으로 '관광지까지 이동 거리가 멀고 교통이 불편할 것 같아서'(26.3%), '관광상품의 가격이 비싸다고 생각되어서'(24.7%) 등의 순으로 나타났다. 향후 본 관광상품을 이용할 의향이 있는지에 대해 미경험자의 65.3%가 '그렇다'고 응답했다. 향후 이용할 의향은 50대 이상에서 상대적으로 높게 나타났다. 응답자 대부분이 섬·바다·강과 연계한 관광상품에 대해 잘 알지 못해서 경험률이 낮게 나타나는 것으로 분석되었으며, 비교적 이용할 의향도 높은 편으로 나타났다.

(3) 경험자·미경험자들의 섬·바다·강 연계 관광상품 수요

응답자 전체가 희망하는 관광상품 유형으로는 '경관 감상 등 힐링'(60.8%), '유람선 체험'(44.7%), '해안/섬 트래킹'(40.1%) 등의 순으로 높게 나타났다. 연령대에 따라서 살펴보면 '경관 감상 등 힐링', '유람선 체험', '해안/섬 트래킹' 활동은 50대 이상의 고연령대에서 의향이 높게 나타났으며, 20~30대는 '요트/보트 체험', '해상 레저 스포츠' 등의 경험 의향이 타 연령대 대비 높게 나타난 것이 특징이다. 반면 경험자 중 수요가 가장 낮게 나타난 관광상품 유형으로는 해상레저스포츠(16%)로 액티브한 해양레저활동에 대한 선호도가 낮다는 것을 확인할 수 있었다.

〈표 3-16〉 향후 희망하는 관광 유형

(단위: %)



구분	사례수	경관 감상 등 힐링	유람선 체험	해안/섬 트래킹	강변 캠핑/피크닉	갯벌 체험	요트/보트 체험	해상 레저스포츠	낚시 체험	어촌 마을 방문 및 어업 체험	강 하구 생태 탐방	기타
전체	(1,000)	60.8	44.7	40.1	33.4	30.1	27.2	21.4	21.2	20.7	17.7	0.2
경험	(300)	68.0	50.3	52.7	39.0	35.7	27.3	16.0	21.7	23.0	26.0	0.3
미경험	(700)	57.7	42.3	34.7	31.0	27.7	27.1	23.7	21.0	19.7	14.1	0.1

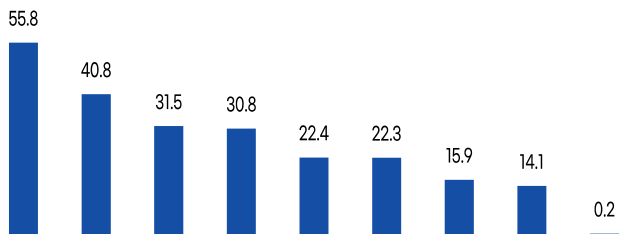
자료: 저자 작성

향후 방문하고 싶은 지역으로는 '섬 지역'(61.3%), '해안가/해수욕장'(51.7%), '어촌 마을'(29.4%), '강변지역'(25.3%), '강 하구 지역'(16.8%) 순으로 나타났다. '섬 지역'은 50대(66.7%), 60대 이상(71.2%)에서 높고,

‘해안가/해수욕장’은 20대(69.0%), 30대(68.5%)에서 높게 나타났다. 경험자와 미경험자 모두 강 하구 지역 방문 수요는 낮은 것으로 나타났다. 관광지 내에서 가장 이용하고 싶은 교통수단으로 ‘유람선’(55.8%)이 가장 높게 나타났으며, ‘자가용’(40.8%), ‘요트·보트’(31.5%), ‘케이블카/짚라인’(30.8%) 등이 뒤를 이었다. 유람선에 대한 수요가 가장 높게 나타난 점으로 보아 다양한 테마의 유람선 프로그램을 개발하여 유람선 경험을 더욱 풍부하게 만들 필요가 있어 보인다.

〈표 3-17〉 향후 이용하고 싶은 교통수단

(단위: %)



구분	사례수	유람선	자가용	요트·보트	케이블카/짚라인	버스 등 육상 대중교통	도보	낚시배	자전거	기타
전체	(1,000)	55.8	40.8	31.5	30.8	22.4	22.3	15.9	14.1	0.2
경험	(300)	56.3	51.0	26.3	32.0	22.7	25.3	13.0	16.0	0.3
미경험	(700)	55.6	36.4	33.7	30.3	22.3	21.0	17.1	13.3	0.1

자료: 저자 작성

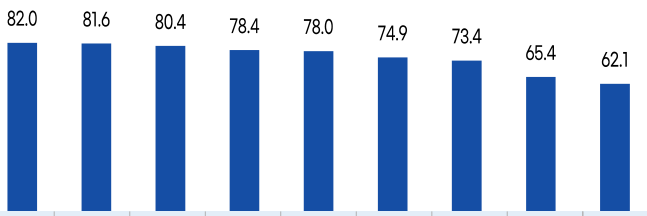
거주지로부터 적정한 이동시간은 ‘1시간 이상~1시간 30분 미만’(32.3%), ‘30분 이상~1시간 미만’(27.9%)이 높게 나타났다. 또한 적정한 이용시간은 ‘2시간 이상~4시간 미만’이 41.4%로 가장 높았고, ‘2시간 미만’(31.0%)이 다음으로 높게 나타났다. 한편 ‘1박 이상’이 적절하다고 응답한 비율은 11.5%로, 60대 이상(16.9%)에서 상대적으로 높게 나타난 점

이 특징이다.

섬·바다·강과 연계한 관광을 선택할 때 고려하는 사항(100점 기준)은 '가격의 적절성'(82.0점), '안전관리'(81.6점), '자연 경관의 아름다움'(80.4점), '편의시설의 충분한 확보'(78.4점) 등의 순으로 나타났다.

〈표 3-18〉 섬·바다·강 연계 관광 목적지 및 상품 선택 시 고려사항

(단위: 점)



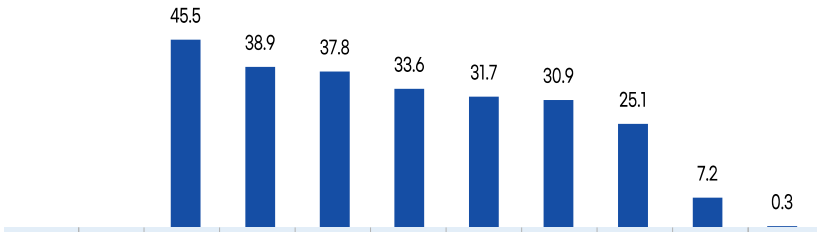
구분	사례수	가격의 적절성	안전 관리	자연 경관의 아름 다움	편의 시설의 충분한 확보	접근성	관광지 의 독특성/ 차별성	이전 방문자 의 방문 후기/ 평점	다양한 체험/ 액티비 티 프로 그램 제 공 여부	여행사 또는 패 키지 상 품 제공 여부
전체	(1,000)	82.0	81.6	80.4	78.4	78.0	74.9	73.4	65.4	62.1
경험	(300)	80.9	82.1	82.1	78.4	77.9	78.4	74.8	68.1	64.1
미경험	(700)	82.5	81.4	79.6	78.4	78.0	73.4	72.8	64.2	61.2

자료: 저자 작성

향후 섬·바다·강과 연계한 관광정보를 획득하고 싶은 경로로 '소셜 미디어'가 45.5%로 높았고, 다음으로 '온라인 여행사 웹사이트/앱'(38.9%), '블로그/카페 등 온라인 커뮤니티'(37.8%) 등의 순으로 나타났다. 대부분의 연령대에서 '소셜 미디어'가 가장 높게 나타났으나 60대 이상은 'TV, 라디오, 잡지 등 방송매체'가 44.2%로 높은 모습을 보였다. 정부/지자체 관광홍보 웹사이트에 대한 수요가 높게 나타나지 않은 점으로 볼 때 이들 공식 채널의 홍보 효과와 접근성은 제한적이라는 것을 알 수 있다.

〈표 3-19〉 향후 희망하는 정보 획득 경로

(단위: %)



구분	사례수	소셜 미디어	온라인 여행사 웹사이트/앱	블로그/카페 등 온라인 커뮤니티	TV, 라디오, 잡지 등 방송매체	관광지 공식 웹사이트	가족, 친구, 지인 추천	정부/지자체 관광 홍보 웹사이트	여행사 오프라인 매장	기타
전체	(1,000)	45.5	38.9	37.8	33.6	31.7	30.9	25.1	7.2	0.3
경험	(300)	46.7	47.3	38.3	35.3	33.3	34.7	29.3	9.0	0.7
미경험	(700)	45.0	35.3	37.6	32.9	31.0	29.3	23.3	6.4	0.1

자료: 저자 작성

2) 섬·바다·강 연계 관광상품 선호 속성

(1) 여행상품 속성 분석

컨조인트 분석에서 각 속성 내 개별 수준들의 최대 부분가치와 최소 부분가치의 차이를 부분가치의 범위(range)라고 한다. 컨조인트 분석에서는 이러한 범위를 각 속성이 가지는 중요도로 해석한다. 즉 부분가치의 범위가 넓을수록 구매행동에 중요한 영향을 미치는 것으로 볼 수 있다. 설문결과 섬·바다·강과 연계한 관광 상품을 구매할 때 '상품가격 〉 교통수단 이용유형 〉 체험성 〉 장소성' 순으로 중요하게 고려하는 것의 순위가 나타났다.

〈표 3-20〉 섬·바다·강 연계관광 상품 구매 시 고려 요소

구분		부분가치	범위 (최대부분가치-최소부분가치)	중요도
교통수단 이용 유형	해상교통편만 이용	-0.591	1.502	24.875
	육상+해상 교통편 이용	0.911		
	육상교통편만 이용	-0.321		
체험성	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	-0.462	1.103	18.271
	축제, 이벤트 등 지역 문화체험형 활동	-0.180		
	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	0.642		
장소성	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	0.142	0.370	6.123
	역사 및 문화유적지 관람	-0.228		
	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	0.086		
상품가격	5만 원	-1.021	3.063	50.731
	10만 원	-2.042		
	15만 원	-3.063		
	20만 원	-4.084		

자료: 저자 작성

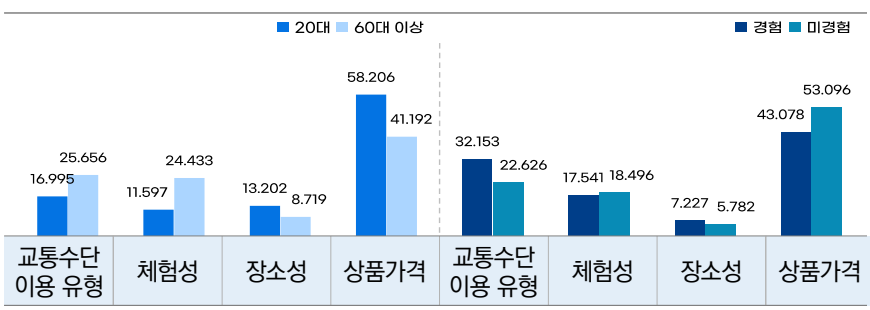
각 특성별로 중요도를 살펴보면 상품가격이 중요도가 가장 높게 나타난 가운데 연령 및 섬·바다·강과 연계한 관광의 경험 여부에 따라 선호도에 차이가 있는 것으로 나타났다. 높은 연령대일수록 '상품가격'과 함께 '교통수단 이용 유형', '체험성'을 비교적 균형있게 고려하는 것을 알 수 있었다. 섬·바다·강과 연계한 관광을 경험한 사람은 미경험자 대비 '교통수단 이용 유형'의 중요도가 크고 '상품가격'의 중요도는 낮은 것으로 나타났다. 이러한 분석 결과를 바탕으로 섬·바다·강과 연계한 관광 상품의 가격 경쟁력을 확보하고 교통 편의성을 높이며 다양한 체험 프로그램을 제공하는 등의 종합적인 관광 정책수립이 필요한 것으로 판단된다.

〈표 3-21〉 특성별 상품 구매 시 고려 요소

구분		사례수	교통수단 이용 유형	체험성	장소성	상품가격
전체		(1,000)	24.875	18.271	6.123	50.731
성별	남성	(499)	27.254	17.854	5.875	49.016
	여성	(501)	23.156	18.572	6.302	51.969
연령	19~29세	(113)	16.995	11.597	13.202	58.206
	30~39세	(149)	21.777	10.371	10.026	57.825
	40~49세	(162)	24.294	11.612	4.913	59.181
	50~59세	(180)	26.939	17.367	7.646	48.047
	60세 이상	(396)	25.656	24.433	8.719	41.192
권역	서울	(201)	27.897	16.278	4.503	51.322
	인천/경기	(307)	20.762	18.764	9.681	50.792
	부산/울산/경남	(158)	19.682	18.917	4.762	56.639
	대구/경북	(98)	31.522	26.574	3.412	38.492
	광주/전라	(91)	36.378	19.394	9.525	34.703
	대전/충청	(101)	23.405	10.671	8.489	57.434
	강원/제주	(44)	24.332	18.864	6.952	49.852
섬·바다·강 연계 관광 경험	경험	(300)	32.153	17.541	7.227	43.078
	미경험	(700)	22.626	18.496	5.782	53.096

자료: 저자 작성

〈그림 3-11〉 특성별 상품 구매 시 고려 요소



자료: 저자 작성

컨조인트 분석결과를 기초로 하여 선호하는 관광상품의 조합을 나타내면 1순위는 육상+해상 교통편 이용, 자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동, 독특한 지역 환경 및 로컬 체험, 상품가격 5만원의 상품 등으로 나타났다. 연령별로 살펴보면, 20대가 선호하는 관광상품 조합은 상품가격이 5만원으로 낮은 가격대의 상품을 선호하는 것으로 나타났다. 반면 60대 이상은 20대보다는 상품가격이 다양하게 형성된 것을 확인할 수 있었다. 교통수단 이용유형과 체험성은 20대와 마찬가지로 육상+해상 교통편과 자연경관 감상을 선호하고 있으나, 장소성은 지역 특산품 구입 및 토속음식 체험을 선호하는 것으로 나타났다. 섬·바다·강과 연계한 관광상품 경험자는 상위 10위 모두 육상+해상 교통편 이용을 선호하는 것으로 나타났다. 하지만 미경험자의 선호 상품은 경험자에 대비하여 전반적으로 가격이 저렴한 상품을 선호하는 경향을 보였다.

(2) 여행상품 점유율 예측

본 연구에서 제시한 섬·바다·강과 연계한 관광상품의 시장 점유율을 예측해 보았다. 상품의 구성은 응답자에게 선호도가 높은 속성과 그렇지 않은 속성들로 조합하여 차이를 비교하였다. 단 상품가격을 제외한 교통수단, 체험성, 장소성 구성에 따른 점유율을 살펴보기 위해 가격은 10만원으로 통일하여 가격요소를 통제하였다.

〈표 3-22〉 관광상품별 점유율 예측(가격 통제 시)

구분	교통수단 이용 유형	체험성	장소성	상품가격
A	육상+해상 교통편 이용	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	10만 원
B	육상교통편만 이용	축제, 이벤트 등 지역 문화체험형 활동	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	10만 원
C	해상교통편만 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	역사 및 문화유적지 관람	10만 원

자료: 저자 작성

관광상품별로 점유율을 보면, A상품의 점유율이 88.5%로 세 상품 중 선호도가 상당히 높게 나타난 것을 확인할 수 있었다. 연령별로 차이를 보면, 50대 이상의 고연령대에서 A상품의 예상 점유율이 90% 내외로 높게 나타났다.

〈표 3-23〉 관광상품별 점유율 예측 결과(가격 통제 시)

(단위 : %)

구분		사례수	A	B	C
전체		(1,000)	88.5	8.9	2.6
성별	남성	(499)	82.6	11.2	6.2
	여성	(501)	87.4	9.5	3.0
연령	19~29세	(113)	77.0	16.9	6.1
	30~39세	(149)	77.0	17.0	5.9
	40~49세	(162)	72.6	19.0	8.4
	50~59세	(180)	92.4	3.5	4.1
	60세 이상	(396)	88.5	8.9	2.6
권역	서울	(201)	84.5	10.8	4.7
	인천/경기	(307)	88.8	7.8	3.4
	부산/울산/경남	(158)	83.1	9.6	7.2
	대구/경북	(98)	90.4	7.1	2.5
	광주/전라	(91)	76.0	20.4	3.6
	대전/충청	(101)	70.0	23.3	6.8
	강원/제주	(44)	91.6	5.2	3.2
섬·바다·강 연계 관광 경험	경험	(300)	83.1	11.4	5.6
	미경험	(700)	86.2	9.9	3.9

자료: 저자 작성

다음으로 상품가격에 따른 점유율을 예측하기 위해 가격에 차등을 두어 점유율을 분석하였다. 선호도가 높은 속성들로 구성된 A'상품은 상품가격을 20만원으로 지정하였고, 상대적으로 선호도가 낮은 C'상품은 상품가격을 5만원으로 지정하여 차등을 두었다.

〈표 3-24〉 관광상품별 점유율 예측

구분	교통수단 이용 유형	체험성	장소성	상품가격
A'	육상+해상 교통편 이용	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	독특한 지역 환경 및 로컬 체험	**20만 원**
B'	육상교통편만 이용	축제, 이벤트 등 지역 문화체험형 활동	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	**10만 원**
C'	해상교통편만 이용	생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	역사 및 문화유적지 관람	**5만 원**

자료: 저자 작성

가격에 차등을 두어 분석한 결과 세 상품의 예상 점유율이 모두 30%를 웃도는 수준으로 나타났다. 연령별로 각 속성에 대한 중요도가 다르기 때문에 점유율에서도 차이가 나타났는데 가격의 중요도가 비교적 낮았던 60세 이상에서는 A'상품의 선호도가 49.3%로 높게 나타났고, 가격의 중요도가 높았던 50대 이하 연령대에서는 B'와 C'상품의 선호도가 상대적으로 높게 나타났다. 따라서 섬·바다·강을 연계한 다양한 관광상품을 개발하기 위해서는 상품별로 적정한 수준의 가격 책정이 필요할 것으로 판단된다.

〈표 3-25〉 관광상품별 점유율 예측 결과

(단위 : %)

구분		사례수	A'	B'	C'
전체		(1,000)	33.0	30.9	36.1
성별	남성	(499)	38.3	27.1	34.6
	여성	(501)	28.2	34.7	37.1
연령	19~29세	(113)	16.6	38.4	45.0
	30~39세	(149)	17.0	39.1	43.9
	40~49세	(162)	16.5	36.5	47.0
	50~59세	(180)	43.3	13.3	43.4
	60세 이상	(396)	49.3	29.6	21.1
권역	서울	(201)	31.9	30.9	37.3
	인천/경기	(307)	34.2	27.9	37.9
	부산/울산/경남	(158)	21.2	23.7	55.1

구분		사례수	A'	B'	C'
	대구/경북	(98)	60.9	22.2	16.9
	광주/전라	(91)	48.5	39.4	12.1
	대전/충청	(101)	12.3	44.7	42.9
	강원/제주	(44)	39.8	21.1	39.1
섬·바다·강 연계 관광 경험	경험	(300)	48.7	26.1	25.2
	미경험	(700)	27.1	32.2	40.7

자료: 저자 작성

제3절 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 체계 구축의 시사점

국내 5대강 유역의 권역을 중심으로 지역경제, 관광수요, 관광공급 측면에서 종합적으로 분석한 결과 지역경제 측면에서는 수도권에 위치한 한강~서해안 유역이 주민등록인구 증가율, 생산가능인구 증가율, 1인당 GRDP 등 전반적으로 높은 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 나타났다. 반면 금강~서해안 권역은 인구 감소율이 높고 1인당 GRDP도 상대적으로 낮아 지역경제 여건이 좋지 않은 것으로 분석되었다. 관광수요 부문에서는 한강~서해안 권역이 높은 관광객 수와 관광소비액을 기록하며 국내·외 관광객 유치에 있어 강력한 허브 역할을 하고 있는 것으로 나타났고, 섬진강~남해안 권역 역시 한강~서해안 권역 다음으로 관광수요 평가가 높았다. 반면 금강~서해안과 영산강~서해안 권역은 관광객 수와 소비액이 상대적으로 적은 것으로 분석되었다. 관광공급 측면에서도 한강~서해안 권역은 문화기반시설과 관광거점시설이 풍부하여 잘 갖춰진 관광 인프라를 바탕으로 수요를 효과적으로 수용하고 있었다. 섬진강~남해안 권역도 해양 및 관광자원이 풍부하고 마리나항만 등의 관광 인프라가 잘 구축되어 있어 해양레저관광의 중심지로서 발전 잠재력이 큰 것으로 평가되었다. 반면 영

산강~서해안 권역은 문화기반시설과 지역축제 등 관광공급 측면에서 경쟁력이 낮은 것으로 나타났다.

결과적으로 한강~서해안 권역은 지역경제, 관광수요, 관광공급 측면에서 모두 경쟁력이 높아 국내 관광의 중심지 역할을 하고 있으며, 섬진강~남해안 권역은 풍부한 관광자원과 인프라를 바탕으로 해양레저관광 거점으로 성장할 잠재력이 큰 것으로 보인다. 반면 금강~서해안과 영산강~서해안 권역은 지역경제 기반이 취약하고 관광수요와 공급 측면에서도 경쟁력이 낮아 장기적인 관점에서의 관광 활성화 전략이 요구된다. 이에 본 연구는 각 권역별 특성을 고려하여 차별화된 발전전략의 필요성을 제언하는 바이다. 지역 간 관광 불균형을 해소하고 지속 가능한 성장을 이끌어내기 위해서는 한강~서해안 권역과 같은 선도 지역의 경험을 벤치마킹하는 한편, 낙후 지역에 대한 정책적 지원과 투자를 확대해야 한다. 나아가 지역 주도의 관광자원 개발과 연계 협력을 통해 시너지 효과를 창출하고, 지역경제 활성화와 일자리 창출로 이어지는 선순환 구조를 형성해야 한다.

다음으로는 진단분석을 바탕으로 5대강 유역을 중심으로 추진되고 있는 관광계획과 대표자원, 관광상품 등의 심층분석을 진행한 결과를 살펴본다. 5대강 유역에 위치한 지자체들은 수변공간 정비와 관광시설 설치, 관광 상품 개발을 위해 많은 예산을 투자하였다. 기존 점(點)단위로 추진되던 개발사업들을 선(線)으로 연결하기 위해 지자체들이 협의체를 구성하고 공동 전략을 마련하기 시작한 것이 코로나19 이후인 점으로 보아 관광목적지와 상품의 연결성을 강조한 것으로 판단된다. 또한 지자체들은 5대 강을 단순히 수변 공간이 아니라 문화적·생태적 가치를 부여해 시민들이 쉴 수 있는 공간이자 많은 관광객들이 찾을 수 있는 매력적인 공간으로 바꾸어 나갔다. 생태체험과 역사탐방 코스, 관광형 체험 축제가 5대강의 모든 유역에서 진행되는 대표 관광상품인 이유이다.

한강유역은 한반도의 중심 관문이자 뱃길의 특성을 살려 복합마리나시설 건축과 연안크루즈가 운영되고 있다. 백제 역사문화 유적이 분포되어 있는 금강은 대전, 공주, 부여, 익산 지역을 연결하여 여행프로그램을 운영하고 있으며, 고대 가야, 신라 등 다양한 문화유산을 보유하면서 동시에 철새도래지로 유명한 낙동강은 6개의 지자체가 협의체를 구성하여 뱃길복원 사업과 생태관광 프로그램을 추진 중이다. 남도 문화로 대변되는 영산강은 대나무 숲과 나루터, 그리고 지역 곳곳에 있는 누정(樓亭)으로 연결되는 자전거 도로와 관광 드라이브 코스가 발달되어 있다. 마지막으로 섬진강은 강변을 따라 펼쳐진 봄꽃과 관광명소를 감상할 수 있는 자전거 종주길, 레일바이크, 테마파크 등 다채로운 관광 상품이 운영 중이다. 5대강 유역의 관광여건 분석 결과는 아래 표와 같이 요약·정리하였다.

〈표 3-26〉 5대강 유역 관광 여건 심층분석 요약

구분	주요 정책	특징	대표 관광자원	대표 관광프로그램
한강	한강 르네상스 마스터 플랜('09), 한강변 관리 기본계획('15)	한강을 중심으로 물리적 네트워크 구축과 관광·문화·여가 연계	한강공원, 한강다리, 여의도 선착장, 수상레포츠센터, 문화복합공간	한강 술래길, 한강 야경투어·역사탐방, 어부가 들려주는 한강물고기 이야기, 한강하구 평화이야기, 브릿지워크 한강 축제, 잠수교 뚜벅뚜벅 축제, 한강페스티벌, 한강 크루즈, 수상레포츠체험
영산강	'영산강 느러지 관광개발사업' ('19), '영산강 관광 경관개선사업' ('21)	전국 최대 관광 드라이브 코스 조성 및 연계 활용 중심의 물리적 네트워크 구축	영산강 강변도로, 영산강 자전거길, 마한문화공원	나주시 통합축제(수상공연, 예술, 문화, 플로깅 대회)
금강	문체부 금강백제권역 설정,	금강을 따라 흐르는 백제의 역사와 문화	금강하구둑관광지, 금강보행교	금강식후경(백제문화역사 콘텐츠), 여백의 미(백제권 50년 노포

구분	주요 정책	특징	대표 관광자원	대표 관광프로그램
	지역관광공동체 모임(DMO)을 중심으로 관광 활성화 사업 추진	공유하는 자원기반 네트워크 구축		맛집 투어), 금강오딧세이(금강 테마 투어 버스), 세종 빛 축제
낙동강	낙동강 협의체 조성('22), 낙동강 뱃길복원 사업 추진	6개 지역(경남 김해·양산, 부산 북구·사하구·강서구·사상구)을 모두 잇는 뱃길 조성	낙동강하구에코센터, 낙동강하구아미산전망대, 을숙도 생태공원, 낙동강레일바이크, 와인동굴	낙동강 생태탐방선, 낙동강 하류 에코트레킹, 강문화 이용 생태관광 프로그램
섬진강	섬진강권 관광 네트워크 구축('21), 섬진강 통합 관광벨트 조성	섬진강과 지역관광 자원을 연계해 하나의 광역 관광권으로 도약	섬진강 자전거길, 섬진강변 드라이브코스, 섬진강 기차마을	라이딩 행사, 장미축제, 하동 섬진강 생태여행

자료: 저자 작성

섬·바다·강과 연계한 우리나라 국민의 수요조사 분석결과 전반적으로 상품가격이 가장 중요한 요소로 나타났다. 특히 여성과 젊은 층, 그리고 관광 미경험자에게는 더욱 중요한 요소로 분석되었다. 따라서 합리적인 가격 정책과 다양한 할인제도 도입이 상품개발에 필요한 부분으로 판단된다. 60대 이상 고령자와 경험자에게는 교통수단 이용 유형과 체험성도 중요한 고려요인으로 도출되었다. 다양하고 편리한 교통수단의 제공과 고령자를 위한 맞춤형 체험 프로그램의 개발 등이 필요해 보인다.

한편 컨조인트 분석결과를 이용하여 선호하는 상품의 조합을 분석한 결과 1순위는 육상+해상 교통편 이용, 자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동, 독특한 지역 환경 및 로컬 체험, 상품가격 5만 원의 상품으로 나타났다. 구체적으로 살펴보면 20대는 주로 5만 원대의 저가 상품을 선호하는 반면 60대 이상자는 다양한 가격대를 수용하고 있으며 지역특산품 및 토속음식 체

험을 선호하는 것으로 나타났다. 경험자의 경우 육상+해상 교통편에 대한 강한 선호를 드러낸 반면 미경험자는 상대적으로 저렴한 가격대를 선호하는 것으로 분석되었다. 이러한 결과를 바탕으로 모든 수요자가 공통적으로 선호하는 육상+해상 복합 교통수단과 자연경관 감상 체험을 확대하고 연령대와 경험 유무에 따른 탄력적 가격 정책과 프로그램의 다양화가 요구된다.

마지막으로 본 연구에서 제시한 관광상품의 시장점유율을 예측해 보았다. 상품가격을 통제한 결과 '육상+해상 교통편 이용, 자연경관 및 휴식·휴양형 활동, 독특한 지역 환경 및 로컬체험' 상품에 대한 선호도가 88.5%로 상당히 높게 나타났다. 반면 상품가격에 차등을 두고 점유율을 분석한 결과 세 상품의 예상 점유율이 모두 30%를 웃도는 수준으로 나타났다.

컨조인트 분석 결과를 바탕으로 섬·바다·강과 연계한 관광상품 개발 전략에 대한 중요 시사점을 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 섬·바다·강과 연계한 관광상품 개발 시 모든 응답자에게서 공통적으로 선호도가 높게 나타난 속성, 즉 '육상+해상 교통편 이용, 자연경관 및 휴식·휴양형 활동, 독특한 지역 환경 및 로컬체험'을 중심으로 상품 구성을 고려해 볼 수 있다. 특히 50대 이상 연령대에서 이러한 경향이 더욱 두드러졌으므로 이들을 주요 타겟으로 하는 프리미엄 상품 개발도 필요하다.

둘째, 상품 가격 책정에 있어 연령대별로 차별화된 전략이 필요하다. 60대 이상의 경우 가격에 대한 민감도가 상대적으로 낮아 고품질 고가격 상품에 대한 선호도가 높게 나타난 반면 이 외의 연령층에서는 가격에 대한 중요도가 높아 중저가 상품에 대한 선호도가 상대적으로 높게 나타났다. 따라서 연령대별로 가격 탄력성을 고려한 다양한 가격대의 상품 라인업을 구성하는 것이 효과적일 것으로 판단된다.

셋째, 상품구성 요소와 가격의 균형을 고려한 최적화 전략이 필요하다. 가격에 차등을 둔 상품분석 결과 세 상품 모두 예상 점유율이 30%를 상회하는 수준을 보였다. 이는 소비자들이 단순히 최저가나 최고품질만을 선호하는 것이 아니라 상품의 구성과 가격의 균형을 종합적으로 고려한다는 것을 시사한다. 따라서 다양한 상품 구성과 함께 가격 조합을 통해 시장 세분화 전략을 수립하는 것이 중요해 보인다.

이상의 논의를 바탕으로 섬·바다·강과 연계한 네트워크 구축은 섬·바다·강을 연계한 관광상품의 개발이 필요하다는 것을 말하고 있다. 이러한 개발은 접근성 강화를 통해 관광지 간 이동 편의성을 제고하고, 지역 특화 자원을 결합하여 차별화된 관광상품의 개발을 필요로 한다는 것을 시사한다. 또한 육상과 해상의 교통망을 기반으로 한 통합된 정보체계를 구축하여 관광객에게 실시간 정보를 제공하고, 지역 중심의 거버넌스를 통한 주민 참여와 지역경제 활성화의 선순환 구조 형성이 필요하다.

04
섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축 정책방안

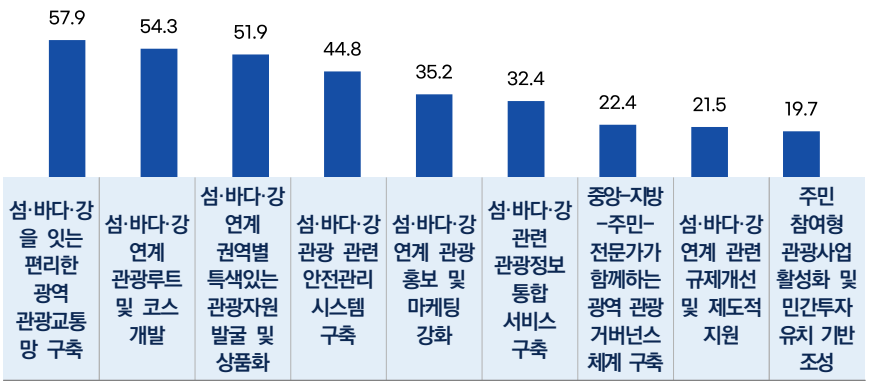
제1절 기본방향

섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크를 구축하기 위한 정책은 유역 기반의 통합적 관광 네트워크를 형성하여 지역 간의 자연적, 문화적 자원을 최대한 활용하는 것을 목표로 한다. 또한 지역 간 협력과 연계를 강화하여 궁극적으로는 수계 중심의 연안관광을 활성화하는 것을 기본 목표로 한다. 이를 통해 국내 유역을 기반으로 한 지역 관광산업의 경쟁력을 강화하고, 균형 있는 지역발전을 촉진하며, 지역경제 활성화에 기여할 수 있다. 또한 중앙정부와 지자체 간의 협력을 통해 지역 특성에 맞는 맞춤형 관광정책을 개발함으로써, 각 지역의 관광자원을 효과적으로 활용하고 지속 가능한 관광산업의 발전을 도모할 수 있다.

우리나라 국민들은 섬·바다·강을 연계한 관광 활성화를 위해서 필요한 정책으로 '섬·바다·강을 잇는 편리한 광역 관광교통망 구축', '섬·바다·강과 연계한 관광루트 및 코스 개발', '섬·바다·강과 연계한 권역별 특색있는 관광자원 발굴 및 상품화' 등을 높이 평가하였다. 이는 물리적(physical), 심리적(psychological), 경제적(economic)인 접근성으로 분석이 가능하다.

우리 국민들은 보다 편리하고, 안전하며, 특색있는 섬·바다·강과의 연계 관광을 원하고 있으며, 이를 위해서는 다양한 정책적 노력이 필요하다.

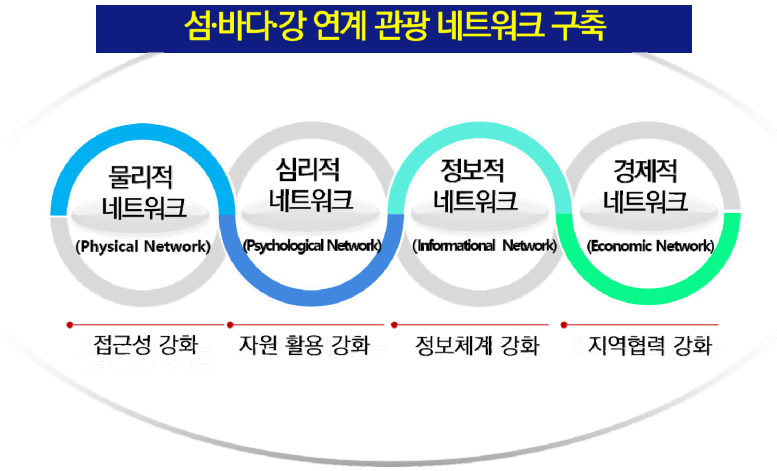
〈그림 4-1〉 섬·바다·강 연계 관광 활성화를 위한 정책



자료: 저자 작성

본 연구의 핵심 키워드인 섬·바다·강 관광의 네트워크적인 측면에서 접근성(Accessibility)을 해석해 보면, 본 연구의 정책적 기본방향은 다음과 같이 네 가지 네트워크를 중심으로 설정할 수 있다. 섬·바다·강 관광의 물리적 네트워크(Physical Network), 심리적 네트워크(Psychological Network), 정보적 네트워크(Informational Network), 경제적 네트워크(Economic Network)가 그것이다. 이 네 가지의 네트워크를 중심으로 관광객의 수요를 충족시키고 지속 가능한 관광발전을 도모하며, 동시에 지역간 협력과 균형발전을 실현하는 것을 목표로 한다. 관광에서 네트워크는 관광객이 특정 관광지에 물리적으로, 또 심리적으로 용이하게 접근할 수 있는 능력을 의미하며, 섬·바다·강의 수계자원을 기반으로 하여 초광역 관광을 할 수 있다는 것을 의미하므로 네트워크는 필수적인 전략이라 할 수 있다.

〈그림 4-2〉 연구의 기본방향



자료: 저자 작성

먼저 물리적 네트워크(Physical Network)는 접근성의 차원으로, 관광객이 섬·바다·강을 쉽게 연결하고 접근할 수 있도록 하는 기반을 제공한다. 국가 해양·내륙 교통망의 연계성 강화와 신개념의 모빌리티 체계를 통해 관광지 간의 접근성을 높일 수 있다. 이러한 물리적 네트워크의 개선은 관광지로의 이동 편의성을 제공하여 관광객의 경험을 보다 원활하고 풍부하게 만든다.

심리적 네트워크(Psychological Network)는 관광객의 정서적·감정적 만족감을 증대시키는 요소로 관광자원의 효과적 활용을 통해 강화할 수 있다. 이를 통해 관광지에 대한 심리적 접근성을 강화하고 재방문 의사를 높인다. 관광객이 특정 관광지를 방문하면서 느끼는 만족감과 심리적 편안함은 향후 지속적인 관광지 선택에 결정적인 역할을 한다.

정보적 네트워크(Informational Network)는 지역적 경계를 넘어 유역 중심의 통합적 관광정보 체계를 구축하는 것을 목표로 한다. 이는 통합 관

광정보 플랫폼과 스마트 관광 환경을 조성하여 관광객에게 신속하고 정확한 정보를 제공함으로써 편의성을 향상시킨다. 이를 통해 관광객이 관광지, 교통, 숙박, 체험 등 여행에 필요한 정보를 쉽게 얻고 여행 계획을 보다 효율적으로 세울 수 있도록 한다. 결과적으로 정보적 네트워크는 관광객의 경험을 더욱 풍부하게 하고, 관광지에 대한 전반적인 만족도를 높이는 데 기여한다.

마지막으로 경제적 네트워크(Economic Network)는 지역주민이 주도하는 관광사업과 민간투자 활성화를 통해 지역 경제를 활성화하고 유역 중심의 관광 거버넌스를 구축하여 지속 가능한 관광산업을 육성하는 것을 목표로 한다. 이는 지역 주민의 적극적인 참여를 유도하고 지역 간 균형있는 경제발전을 도모한다. 이러한 경제적 네트워크는 지역 주민이 관광산업의 주체로 참여하여 지역의 경제적 이익을 극대화하는 데 중요한 역할을 한다. 이는 단순히 관광객의 만족도를 높이는 차원을 넘어 지역 사회와 경제의 지속 가능성을 확보하는 데에 큰 의미를 지닌다. 이를 위해서는 다양한 이해관계자들 간의 긴밀한 협력과 연계가 필수적이다. 중앙정부와 지방자치단체, 지역 주민, 관광업계 종사자들이 협력하여 관광정책을 수립하고 실행해야 한다.

결론적으로 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축 정책의 기본방향은 다양한 차원의 네트워크를 통해 지역 경제의 활성화와 지역 간 균형발전을 도모하는 종합적인 전략을 제시한다. 이를 통해 각 지역의 특성을 최대한 살리면서도 섬·바다·강 유역을 중심으로 하는 지속 가능한 관광 발전을 이루어낼 수 있을 것이다.

제2절 섬·바다·강 관광 네트워크 구축을 위한 추진과제

1. 섬·바다·강 접근성 기반 네트워크 구축

섬·바다·강에 위치한 관광자원을 활성화하기 위해서는 섬·바다·강으로의 접근성을 항상시킬 필요가 있다. 이를 위해 관광자원과 더불어 유역으로의 접근을 용이하게 하는 네트워크를 구축하여야 한다.

1) 국가 해양·내륙 교통망 연계강화

접근성(Accessibility)은 특정 대상이 위치한 지점까지 사용자가 도달하기 쉬운 정도를 의미하며 사용자와 지점 사이의 거리, 수단, 시간, 비용, 밀집도, 복잡도, 행정 경계, 지형, 장애물 등의 편의성에 영향을 줄 수 있는 유·무형적인 요인들에 의해 복합적인 영향을 받을 수 있다. 예를 들어 관광객의 위치 A에서 관광지 B가 5km, 관광지 C가 10km 떨어져 있다고 가정할 수 있다. 일반적으로는 A의 기준에서 관광지 B가 더 가깝기에 접근성이 좋다고 볼 수 있지만, A와 B 사이에 넓은 강이 흐르고 있어 접근할 수 있는 교통수단이 부족하다면 실제로 관광지 C가 더 높은 접근성을 가질 수 있다. 실제 국민설문조사에서도 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 활성화를 위해서 가장 필요한 요소가 교통망 접근성에 대한 부분이다.

본 연구의 주된 관심사인 섬·바다·강의 관광자원은 바다와 강이라는 자연적 장애물로 인해 사용자의 접근성에서 어려움이 있다. 바다와 강을 지나 섬에 위치하고 있는 관광자원에 도달하기 위해서는 필연적으로 수상 교통수단을 이용해야 한다. 이는 접근하기 위한 이동 수단의 제약과 소요되는 시간 및 비용을 증가시키므로 사용자의 편의성을 하락시키고 접근성에

악영향을 주게 된다. 따라서 구체적이고 체계적인 연계 네트워크의 개발을 통해 섬·바다·강의 관광자원에 대한 접근성을 향상시킬 필요가 있다.

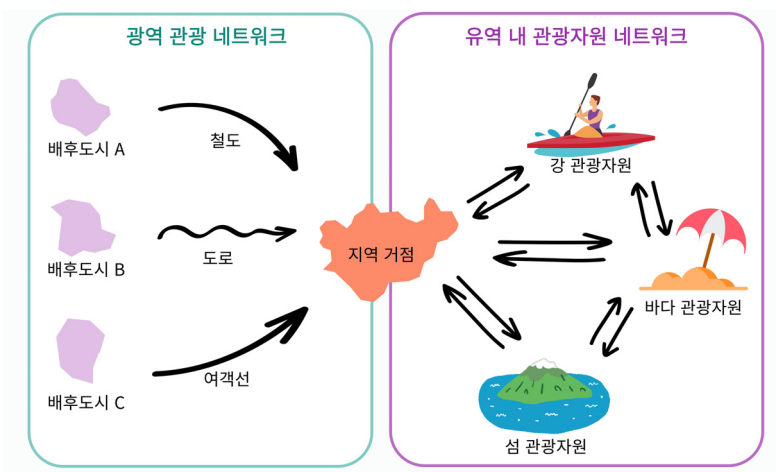
접근성 향상을 위한 가장 간단하고 중요한 요소는 교통인프라의 확충이다. 관광자원으로 도달할 수 있는 이동 수단을 확대, 개선, 정비하여 효율화하는 것이 이에 해당한다. 교통인프라는 섬·바다·강 유역과 관광자원에 도달하기 위한 여객선, 요·보트, 크루즈 등의 해상교통 수단과 도로, 철도 등의 육상교통망에 대한 투자를 포함하며, 철도의 운행 빈도 증가, 신규 여객선 노선의 증설, 관광지로의 신규 도로공사 등의 방안을 예시로 들 수 있다. 이러한 교통인프라 확충 방안은 큰 비용과 많은 자원을 필요로 한다. 그러하기에 개별적인 관광자원에 무분별하고 비체계적인 교통인프라에 대한 투자가 이루어진다면 비효율적이며 관광객에게 혼선을 야기하여 오히려 접근성을 감소시킬 가능성이 있다. 따라서 교통인프라 확충 방안의 시행에 앞서 불필요한 낭비를 줄이기 위해 신중하게 접근하여야 한다.

관광객들이 특정 지역에서 하나의 관광자원만 경험하고 돌아가는 일은 드물기에 5대강 유역의 관광자원을 서로 연계하여 관광객들에게 효율적인 관광 서비스를 제공할 수 있다. 섬과 섬 사이를 연계하는 해상관광택시, 바다와 강을 잇는 요·보트 및 크루즈, 연안 지역의 관광버스 노선 신설 등, 관광자원 사이의 육상 및 해상 교통인프라 확충을 통해 5대강 유역 내 관광자원의 네트워크 구축이 필요하다. 이로써 네트워크를 통해 유역 내 관광자원 모두의 접근성을 높임으로써 관광객들에게 다양한 선택지를 제공하여 관광의 효율성을 극대화하고 동일 시간과 비용으로 접근가능한 관광자원의 수를 크게 늘릴 것이다. 이는 유역 내 관광자원의 접근성뿐만 아니라 나아가 유역 전체의 관광 접근성을 제고할 수 있게 한다.

또한 연구 지역인 5대강 유역은 서울, 부산, 대전, 광주와 같은 주요 배후도시와 인접하고 있다. 배후도시의 지역민은 섬·바다·강과 연계한 관광자

원의 잠재 수요자이자 주요 사용자가 될 수 있기에 배후도시에서 관광자원으로의 접근을 용이하게 할 수 있는 전략적인 접근성 향상 정책이 필요하다. 5대강 유역과 인근 배후도시 사이의 광역관광 네트워크로는 배후도시와 유역을 연계한 광역 관광교통 루트 개발이 대안이 될 수 있다. 먼저 배후도시에서 유역으로의 관광 셔틀버스의 운행, 여객선의 증설 등으로 유역으로 도달하는 교통인프라의 확충 등으로 유역의 접근성을 제고한다. 해당 교통수단이 유역에 도달하는 시설과 지역은 유역의 관광 주요 거점의 역할을 수행하여 외부 관광객이 가장 먼저 방문하는 장소가 된다. 동시에 5대강 유역과 인근 배후도시 사이의 광역관광 네트워크와 5대강 유역 내 관광자원 네트워크를 잇는 허브(hub) 역할을 하여 유역 내 관광자원으로의 이동을 지원하고 접근성을 향상시킨다.

〈그림 4-3〉 섬·바다·강 관광 네트워크 구성(안)



자료: 저자 작성

2) 유역 내 그린(Green)·스마트(Smart) 모빌리티 체계 구축

모빌리티(Mobility)는 이동성으로 번역되며 이동을 위한 수단, 방법, 과정, 인프라 등에 대한 서비스를 의미한다. 모빌리티를 향상시킨다는 것은 단순히 목적지까지 도달하는 속도의 향상과 시간의 감소를 의미하지는 않는다. 모빌리티는 목적지까지 도달하기 위한 전반적인 편의성과 이동의 가치에 초점을 두고 있다.

최근 주목받고 있는 연구분야로 서비스로서의 모빌리티(Mobility as a Service; MaaS)가 각광받고 있다. MaaS는 모빌리티의 사용자에게 하나의 단일화된 시스템 내에서 여러 교통수단과 자원이 복합적으로 제공되어 최적의 모빌리티를 제공하는 서비스를 의미하며, 이동의 과정에서 사용자에게 사회와 환경을 위한 최적의 가치를 제공한다. MaaS는 주로 통근 · 통행과 관련된 교통에서 시작되었지만, 최근 들어 관광분야로 확장되고 있다. 관광객의 모빌리티를 개선하여 관광객에게 더 나은 관광 경험을 제공할 수 있다.[136]

5대강 유역과 인근 도시 사이의 광역관광 네트워크를 통해 거점지역에 방문한 관광객들에게 지자체 또는 민간차원에서 전기 자전거나 킥보드와 같은 공유 모빌리티를 관광 서비스 차원에서 대여할 수도 있다. 단체 관광객의 경우에는 전기를 기반으로 한 셔틀버스나 선박을 운행하는 등의 저탄소 이동수단의 사용을 장려함으로써 탄소를 배출하는 개인 자가용 사용을 지양하도록 유도한다. 이는 지역의 녹색 관광 발전을 야기하며 나아가 주차난과 같은 오버투어리즘을 방지할 수 있다.

사용자 맞춤형 서비스를 제공함으로써 5대강 내 관광자원 간 이동 시 편의성을 증진할 수 있다. 스마트폰 및 웨어러블 디바이스를 기반으로 한 정

136) Leung, Burke & Scott(2023), p. 1.

보를 토대로 관광객 성향과 관광의 유형, 이동 수단 등을 고려한 맞춤형 경로 안내, 관광자원 소개 등의 스마트 서비스를 제공할 수 있다. 예를 들어 휴양이 필요한 관광객에게는 리조트 중심의 서비스를 제공하고, 액티비티를 원하는 관광객에게 수상레저 위주의 관광코스를 안내할 수 있다. 이는 관광객의 관광경험의 질을 높여 재방문 의사를 높인다.

또한 MaaS를 통해 하나의 플랫폼에서 지역 맞춤 서비스를 제공할 수도 있다. 5대강 유역에서 육상교통과 해상교통을 동시에 이용하는 경우 통합 예약·발권시스템을 구현하여 하나의 어플리케이션 서비스에서 제공할 수 있다. 관광객에게 교통수단 선택지의 폭을 넓힘과 동시에 예약의 복잡성을 감소시켜 접근성을 높일 수 있다. 이를 관광자원과 연계한다면, 관광객이 부족한 관광지로 접근할 수 있는 교통수단에 할인 등의 서비스를 제공하여 관광객의 방문을 유도할 수 있을 것이다. 이처럼 스마트 모빌리티 체계를 구축한다면 이용자의 편의성 및 관광자원의 운영 효율성을 제고할 것이다. 해당 부분은 후술할 정보기반 네트워크 체계에서 상세하게 다루고자 한다.

일본 히로시마의 경우에는 미야지마항에서 출발하는 페리의 해상관광과 관광열차의 육상관광을 결합한 '이쓰쿠시마 신사'관광 상품을 운영하고 있다.

〈그림 4-4〉 이쓰쿠시마 육·해상 연계 관광프로그램

이쓰쿠시마 관광페리	etSETOra 관광열차
	

자료: JR 니시니혼 미야지마페리(검색일: 2024.8.22.)

연안페리를 통해 '이쓰쿠시마 신사'를 관광하고, 관광열차 etSETOra(에토세토라) 안에서 디저트나 칵테일 등을 즐길 수 있도록 디자인된 상품이다.[137] 해당 상품을 통해 관광객은 '이쓰쿠시마 신사'까지의 모빌리티와 콘텐츠 서비스를 통합하여 제공받을 수 있다. 또한 일본의 JR에서 투자를 하였기 때문에 일본의 기차를 무제한 이용할 수 있는 JR패스 및 JR서일본 패스의 해택을 받아 할인된 가격으로 페리를 이용할 수도 있다. 이처럼 서로 다른 종류의 교통수단을 동일한 플랫폼을 통해 해택을 받음으로써 사용자에게 양질의 서비스를 제공하여 해당 관광지에 대한 접근성을 높일 수 있다.

2. 섬·바다·강 자원 기반 네트워크 구축

섬·바다·강을 잇는 자원 기반의 네트워크를 구축하기 위해서는 먼저 종합적인 관광 네트워크 계획에 기반한 권역별 테마 관광자원 발굴 및 연계 상품화가 토대가 되어야 한다. 관광자원에 대한 개념이나 관광객의 인식이 점차 지자체 단위를 넘어 광역권을 하나의 관광자원으로 받아들이게 되면서 지자체, 부처, 산업 간의 연계와 협력이 중요해졌다.[138] 이를 위해 섬·바다·강의 자원에 기반한 네트워크 구축이 필요하다.

137) Hiroshi Sakamoto & Osamu Kuniyasu(2024.5.8., 세토우치 DMO).
138) 문화체육관광부(2022), pp. 64-65.

〈그림 4-5〉 섬·바다·강 자원 기반 네트워크 구축 방안



자료: 저자 작성

1) 연안관광 네트워크 계획 수립 및 권역별 코스 개발

권역별로 체계적인 5대강 수계자원을 연결한 자연·역사·문화 등 특화된 자원의 조사와 연안관광 네트워크 계획이 마련되어야 한다. 앞서 살펴본 해외의 관광 네트워크 사례에서는 내수면~해수면 인근의 관련 이해관계자들이 관광 활성화 전략과 유역별/권역별, 시기별로 종합적이고 구체적인 실행계획을 공유하고 있었다. 우리나라의 섬과 바다, 그리고 5대강을 잇는 실행력 있는 연안관광 네트워크 계획을 토대로 관광객의 이동·체류·소비 패턴 분석에 기반한 관광코스 및 상품개발이 필요하다.

또한 권역별로 차별화된 해양레저 관광코스를 개발할 수 있는 정부의 정책사업이 있어야 한다. 더불어 각 권역의 해양레저스포츠 특성을 고려하여, 특화된 자원을 토대로 한 키워드 중심의 스토리텔링을 통해 차별화된 관광코스로 개발해야 한다. 예를 들어 금강 유역은 역사/자연, 영산강 유역은 역사/문화 등의 키워드를 기반으로 통일감 있는 스토리텔링으로 제시하여 권역 내에서 동일한 테마의 각기 다른 관광콘텐츠를 개발할 수 있다.

관광자원을 기반으로 두 개 이상의 인접 지역을 연계할 때의 핵심은 단순히 유사한 관광자원들을 연계하는 것이 아니라 상호보완적인 자원들을 연계해야 한다는 점이다. 한 지역이 해양레저 콘텐츠를 강화했다면, 인접한 다른 지역은 해양치유·힐링 콘텐츠에 초점을 맞춰 관광자원이 상호 보완되면서 해당 권역 관광객들의 다각화된 수요를 충족시킬 수 있어야 한다. 이를 위해서는 권역 내 각 지역에서의 차별화된 관광콘텐츠 개발이 우선적으로 실행되어야 하며, 이러한 자원과 콘텐츠들을 융복합하여 지역 관광산업의 성장을 도모할 수 있을 것이다.

2) 권역 내 패키지 상품 및 체류형 관광상품 기획

권역 내 시군을 아우르는 패키지 상품 및 섬·바다·강과 연계한 체류형 관광상품 기획을 추진해야 한다. 섬·바다·강으로 이어진 하나의 권역 내에서 내륙 구도심의 역사·문화 자원, 섬의 생태자원, 바다와 강의 레저자원을 연계한 하이브리드 관광상품 개발이 가능하다. 예를 들어 섬이나 강 인근의 산림에서 즐기는 클라이밍, 산악자전거, 산악승마 등의 레저스포츠와 바닷가에서 즐기는 탈라소테라피[139]나 해양기후치료 등의 해양치유와의 연계 관광상품 기획 등이 있다. 또 다른 예로는 서핑, 카약, 마리나 등의 해양레저스포츠를 즐긴 후 내륙에서 체험하는 산림치유, 명상·요가, 한방, 템플스테이 등의 전통 힐링을 패키지화한 관광 패키지 코스를 개발할 수 있다.

139) 탈라소페라티(thalassothérapie)는 바닷물을 활용한 미용·건강법.

〈그림 4-6〉 일본 칸몬해협 연계 관광 네트워크 구축 사례



자료: 구글 지도(검색일: 2024.10.14.) 활용 저자 작성

일본 칸몬해협에서는 뱃길로 시모노세키시와 기타큐슈시를 연결한 관광 네트워크 사례를 볼 수 있다. 이 관광 네트워크의 핵심은 각 지역의 각기 다른 자원을 해상교통으로 연계했다는 점이다. 시모노세키시 방면의 수변공간에는 대표 어시장인 가라토 어시장, 부둣가의 카몬워프 쇼핑몰을 중심으로 지역 특산물인 시모노세키 생선을 주제로 한 다양한 축제 등의 자원이 분포해 있다. 기타큐슈시 방면의 수변공간은 모지코 기차역에서 도보로 이용가능한 수변공간에 역사적인 건축물과 문화재들이 있는 모지코 레트로 지구라는 관광명소가 있다.[140] 칸몬해협을 사이에 두고 마주 보고 있는 이 두 지역은 페리로 5분이면 도달할 수 있고, 각 지역의 서로 다른 관광자원이 상호보완되어 더 많은 관광객을 유입시키고 있다. 게다가 산큐패스[141] 소지자는 이 페리를 무료로 이용할 수 있어, 수요자 입장에서 필요한 육상과 해상교통 연계망이 구축되어 있다. 이에 따라 많은 관광객들이 모지코 기차역에 내려 모지코 레트로 지구를 관광하고, 페리를 이용해 건너편 시모노세키 시의 가라토 어시장까지 가는 관광코스를 이용하고 있다. 이는 앞서

140) 정규식·김영·서익진(2011).
141) 규슈지역의 고속버스, 일반버스, 페리 등을 정해진 기간 내에 무제한으로 탑승할 수 있는 종합 교통패스

살펴보았던 내용 중 우리나라의 섬·바다·강과 연계한 관광상품 선호도에 있어서 1순위가 육상+해상 교통편 이용으로 나타난 것과 같은 맥락으로 볼 수 있다. 따라서 이에 따른 관광교통 상품개발이 요구된다.

3) 연계 유역의 스토리텔링 기반 광역관광벨트 조성

권역 내 연계된 유역의 스토리텔링을 발굴하여 광역관광벨트를 조성할 수 있다. 통일된 테마와 스토리텔링은 관광상품의 정체성을 결정하는 데 있어 오히려 동일한 교통수단보다도 더 중요한 요소가 될 수 있다. 섬·바다·강을 연계하는 자원 기반 네트워크 구축에 있어 동일한 교통수단에 매몰되기보다는 차별화된 테마와 스토리가 더 중요할 수 있다. 강과 바다는 배의 운항을 위한 환경조건이 다를 수 있기에 규모가 큰 선박은 강 유역을 운항하기 힘들고, 규모가 작은 선박은 섬까지 가는 외해 운항이 어려울 수 있기 때문이다. 그래서 다른 곳과 차별화되는 하나의 테마 아래 바다와 강을 잇는 다양한 교통수단과 액티비티를 조합한 관광코스 및 상품을 제안한다.

카리브해를 운항하는 디즈니 크루즈 노선의 경우, 디즈니와 해적이라는 통일된 테마로 선박 인테리어부터 투어 프로그램까지 하나로 이어지는 관광 상품을 운용한다. 수심이 깊은 먼바다에서 규모가 작은 수송선으로 갈아타고 해적섬이자 다이빙 명소로 유명한 케이맨 제도(Cayman Islands)로 기항하거나 토마스섬과 미국 버진 아일랜드에서 '보물섬 사냥(Island Treasure Hunt)' 투어프로그램을 운영하기도 한다.

〈그림 4-7〉 디즈니 크루즈 해적의 밤 선상 파티와 보물섬 사냥 프로그램



자료: Disney Cruise Homepage(검색일: 2024.8.8.)

이와 연계해 크루즈 선상에서는 '해적의 밤(Pirate Night)'이라는 파티도 개최한다. 이처럼 통일된 테마와 스토리는 광역관광벨트 조성에 필요한 요건이다. 사람들이 동일한 정체성을 가진 관광지역이라고 인식하는 데 있어 중요한 요소라고 할 수 있다.

4) 섬·바다·강 유휴자원 활용 공간 네트워크 구축

강 하구나 어촌·어항 등의 유휴시설과 유휴공간을 활용해 해양레저 체험공간, 복합문화공간 등을 조성하고 이들을 네트워크화하는 전략을 제안한다. 연안지역의 빈집과 빈터를 적극 활용하고 조직화하여 색다른 해양레저·문화 공간과 콘텐츠를 제공한다면 관광객 유입과 더불어 연안지역 인구감소의 대응 방안도 될 수 있다.

빈집·빈터를 예술공간으로 전환하면서 지역 정체성 정립과 예술 네트워크를 형성한 사례로 일본의 경우를 살펴볼 수 있다. 1998년 일본 나오시마섬 혼무라 지역에서 시작된 '이에 프로젝트(家プロジェクト, Art House Project)'는 쇠퇴하던 섬·어촌마을의 빈집과 빈터를 갤러리로 리모델링하면서 나오시마섬이 예술 성지이자 세계적인 관광명소로 거듭나는 데 일부 공헌했다.

〈그림 4-8〉 '이에 프로젝트'의 첫 빈집 갤러리, 카도야



이에 프로젝트(Art House Project)로 나오시마섬과 이누지마섬에 다수의 빈집 갤러리가 조성되었다. 그리고 관광객들은 홈페이지를 통해 손쉽게 빈집 갤러리 방문 예약을 할 수 있게 되었다.

왼쪽 사진은 카도야(Kadoya) 갤러리로, '이에 프로젝트'로 처음 조성된 200년이 넘는 건물이다.

자료: Benesse Art Site Naoshima Homepage(검색일: 2024.8.9.)

이후 이 프로젝트는 페리로 약 35분 떨어진 이누지마섬에서도 추진되었다. 이 프로젝트 덕분에 이 섬들은 '일상 속 예술 향유'라는 정체성을 갖게 되었고, 자발적인 마을 만들기 사업을 유도하면서 쇠퇴하던 섬 지역을 활성화하였다. 이와는 별도로 이 두 개 섬을 포함한 세토내해 섬과 연안지역에서는 세토우치 국제예술제(Setouchi Triennale)[142]가 개최되면서 전 세계적으로 홍보가 되었고, 이에 따라 예술섬 네트워크를 형성하게 되었다고 할 수 있다.

이러한 사례를 참고해 섬·바다·강의 유휴공간을 활용한 해양레저·문화·관광 자원 네트워크를 구축할 수 있다. 권역 내에 있는 지역간 해양레저·문화·관광 자원을 연계·협력할 수 있는 공동 운영·관리 체계 또한 뒤따라야 한다. 또한 정책사업으로 연계한 시설·공간·콘텐츠들을 관광객들이 손쉽게 접근할 수 있도록 하는 플랫폼 구축도 필요하다. 이러한 자원 네트워크와 플랫폼이 구축된다면 권역 내뿐만 아니라 권역 간 네트워크를 강화하는 데에도 이바지할 것으로 판단된다.

142) 2010년부터 개최된 세토우치 국제예술제는 세토내해 지역에서 진행된다. 2022년, 12개의 섬과 항구를 연계한 이 국제행사로 3회 동안 약 72만 명의 관광객들이 이 지역들을 방문했다(瀬戸内国際芸術祭実行委員会, 2022, p. 1.). 2025년에는 세토우치의 17개 섬과 연안지역에서 축제가 개최될 예정이다.

〈그림 4-9〉 섬·바다·강 유휴시설 및 유휴공간 활용 네트워크화 전략



자료: 저자 작성

3. 섬·바다·강 정보체계 기반 네트워크 구축

지역적 경계를 초월한 통합 관광정보 플랫폼과 스마트 관광 환경을 통해 관광객에게 관광지, 교통, 숙박, 체험 등에 대한 신속하고 정확한 정보 제공이 필요하다. 이러한 정보적 네트워크의 구축은 관광객 경험의 질적 향상과 전반적인 만족도 제고에 기여하며, 이는 섬·바다·강과 연계한 관광 산업에서 경쟁력을 강화하기 위한 핵심 요소로 작용할 것으로 분석된다.

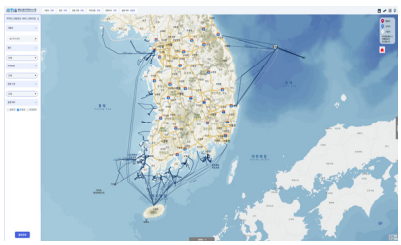
1) 섬·바다·강 유역 통합 관광정보 플랫폼 구축

자유·개별관광 중심의 관광현상이 더욱 강화되고 있는 가운데 대부분의 관광객은 SNS, 인터넷사이트, 온라인 커뮤니티 등에서 스스로 관광정보를 수집하고 있다. 그러나 현재 섬·바다·강 유역의 관광정보는 각 지자체별로 분산되어 운영하고 있어, 통합적인 정보 제공과 함께 관련 여행상품의 개발이 미흡한 실정이다. 이는 지역적 경계를 초월한 통합 관광정보 플랫폼의 구축이 필요한 이유를 말해준다.

이에 본 연구에서는 기존의 지자체 및 정부의 관광 안내서비스를 연계하고 활용한 통합 플랫폼 구축을 제안한다. 전술한 설문결과에서도 도출되었듯이 관광객들은 지자체에서 운영하는 관광통합 서비스 이용 정도가 낮다. 반면 섬·바다·강과 연계한 관광정보 통합 서비스의 구축은 필요하다고 인식하고 있었다. 따라서 관광객들이 요구하는 관광루트 및 코스, 관광상품, 안전정보 등의 내용을 포함한 통합서비스 구축을 제안하고자 한다. 또한 관광객의 수요를 고려하지 않은 공급자 중심의 정보전달 방식의 문제점을 보완하고자 한다.

첫째, 빅데이터를 기반으로 한 통합 모빌리티 서비스 제공이 요구된다. 본 연구의 컨조인트 분석 결과 국민들이 가장 선호하는 섬·바다·강 유역의 관광 교통편은 육상+해상 교통편 이용으로 나타났다. 이러한 선호도를 반영하여 통합 관광정보 플랫폼은 육상과 해상 교통을 효과적으로 연계하는 최적화된 교통서비스 정보 제공에 중점을 두어야 한다. 특히 실시간 위치추적 서비스와 연동된 해상교통 정보의 제공이 핵심적이다. 이를 통해 관광객들이 육상에서 해상으로의 원활한 환승과 정확한 소요시간 예측의 확인이 가능해질 것으로 판단된다. 해양수산부는 '23년 9월 해양교통안전정보시스템(MTIS) 앱을 개발하여 여객선의 출발·도착 예정 시간, 위치정보 등을 실시간으로 확인할 수 있는 서비스를 제공하고 있다. 본 서비스를 육상 및 강유역 교통 시스템과 연계하여 통합적인 섬·바다·강 유역의 관광 교통정보 플랫폼으로 확장할 수 있다. 이를 위해 국토교통부의 육상 교통정보 시스템과의 API 연동을 통해 버스, 기차 등의 육상 교통수단과 여객선, 유람선 등의 해상 교통수단 간 원활한 환승 정보를 제공해야 한다.

〈그림 4-10〉 해상교통서비스 정보 제공 현황

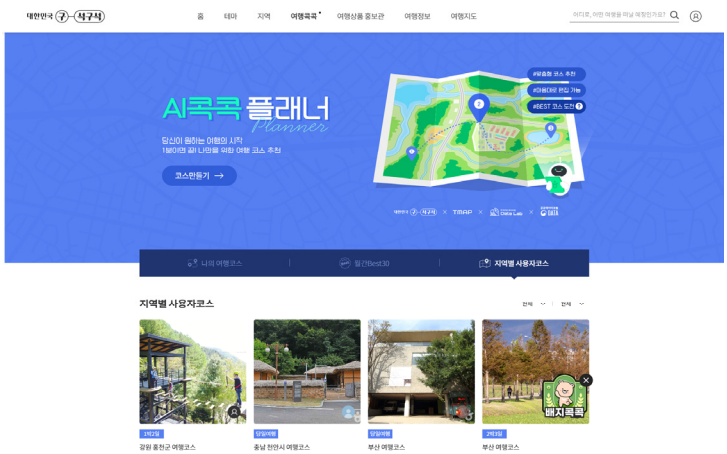
해상교통안전정보시스템	통영 섬여행 포털
	

자료: 해상교통안전정보시스템 홈페이지(검색일: 2024 8.5.), 통영섬여행포털(검색일: 2024 8.5.)

인공지능 기술을 활용하여 개인의 여행 일정과 선호도에 따른 최적의 복합 교통 경로를 추천하고, 실시간 교통 상황과 기상 정보를 반영한 동적 경로 조정 기능을 구현해야 한다. 더불어 통합 예약 및 결제 시스템을 도입하여 사용자가 단일 플랫폼에서 육상과 해상 교통편을 함께 예약하고 결제할 수 있도록 해야 한다. 이러한 통합 서비스는 관광객의 이동 편의성을 크게 향상시키고, 섬·바다·강 유역 관광으로의 접근성을 높여 지역 관광 활성화에 기여할 것으로 기대된다. 또한 축적된 데이터를 분석하여 수요를 기반으로 한 새로운 교통 노선 개발이나 서비스 개선에 활용할 수 있다.

둘째, 권역별, 거점별 관광수요 예측, 트렌드 파악 등을 통한 과학적 관광 정책의 수립 및 맞춤형 서비스 제공이 필요하다. 빅데이터 분석과 인공지능 기술을 활용하여 섬·바다·강 유역의 관광 패턴과 선호도를 정확히 파악하고, 이를 바탕으로 수요를 기반으로 한 맞춤형 관광 정책을 수립해야 한다. 본 연구의 설문 결과에서도 나타났듯이 관광객들은 연령, 관광경험 유무, 거주지역 등에 따라 섬·바다·강과 연계한 관광상품에 대한 수요가 다르게 나타났다. 따라서 통합 관광정보 플랫폼은 단순히 정보를 제공하는데 그칠 것이 아니라, 개별 관광객의 특성과 선호도를 고려한 맞춤형 추천 서비스를 제공해야 한다.

〈그림 4-11〉 AI 맞춤 여행지 추천 서비스 사례



자료: 대한민국 구석구석 홈페이지(검색일: 2024.8.5.)

구체적으로 모바일 기기, IoT 센서, 소셜 미디어 등 다양한 채널을 통해 관광객의 행동패턴, 체류시간, 소비 형태 등의 데이터를 실시간으로 수집하고 분석하여 시기별, 지역별 관광 트렌드를 정확히 파악하고 수요 변화에 신속하게 대응할 수 있는 체계를 마련한다. 또한 축적된 데이터를 바탕으로 머신러닝 알고리즘을 적용하여 개별 관광객의 성향과 상황에 맞는 최적의 관광 코스, 숙박 시설, 체험 프로그램 등을 추천한다. 이는 관광객 만족도 향상과 함께 지역 관광 자원의 효율적 분배에도 기여할 수 있다.

셋째, 관광객의 동선·행태 데이터 분석을 통한 체류시간 연장 및 소비 활성화를 위한 전략적 관광 마케팅 기법의 도입이 필요하다. 빅데이터와 AI 기술의 발전으로 관광객의 행동 패턴을 더욱 정교하게 분석할 수 있게 되었으며, 이를 통해 맞춤형 마케팅 전략을 수립하고 실행할 수 있게 되었다. 이는 단순히 관광객 수를 늘리는 것을 넘어 체류 시간을 연장하고 소비를 활성화함으로써 지역 경제에 실질적인 도움을 줄 수 있는 방안이 될 수 있다.

이를 위한 구체적인 전략은 다음과 같다. 관광객의 현재 위치와 과거 행동 패턴을 분석하여 실시간으로 주변 관광지, 레스토랑, 쇼핑몰 등의 정보와 할인 혜택을 제공하여 체류 시간 연장과 소비증진에 기여할 수 있다. 또한 AI 알고리즘을 활용하여 관광객의 선호도, 체류 기간, 예산 등을 고려한 최적의 여행 일정을 추천한다. 국내 사례로는 제주도의 '제주지니' 앱이 있는데, 이 앱은 사용자의 취향과 일정에 맞춘 여행 코스를 추천하고 있으며 이를 통해 관광객의 만족도를 높이고 체류 시간을 연장시키는 효과를 보고 있다.

〈그림 4-12〉 섬·바다·강 유역 통합 관광정보 플랫폼 구축 방안



자료: 저자 작성

2) 섬·바다·강 스마트 관광 환경 조성

섬·바다·강 유역의 관광산업 혁신을 위해 블록체인과 인공지능 등 첨단 기술을 활용한 새로운 관광 생태계 구축이 필요하다. 이는 단순한 마케팅 전략을 넘어 관광 서비스의 근본적인 구조를 변화시키고 새로운 부가가치를 창출하는 혁신적 접근이다. 먼저 섬·바다·강 유역의 통합 관광정보 플랫폼에서 결제가 가능한 블록체인에 기반하여 통합 결제 시스템을 구축한다. 이를 통해 관광객은 환전, 수수료 등의 불편함 없이 안전하고 효율적으로

결제할 수 있으며 관광 업체들은 결제 프로세스를 간소화하고 거래 비용을 절감할 수 있다. 블록체인 기술을 활용한 탈중앙화 관광 포인트 시스템 도입도 가능하다. 관광객이 특정 관광 활동에 참여하거나 지역 상품을 구매할 때 포인트를 획득하고 이를 다른 지역의 관광 서비스나 상품 구매에 사용할 수도 있다. 이는 지역 간 관광 연계성을 강화하고 관광객의 체류 시간 연장과 소비 증진을 유도할 수 있다.

〈그림 4-13〉 스마트 관광 환경 조성 구축 방안



자료: 저자 작성

인공지능 기술을 활용한 분산형 관광 예약시스템 구현도 필요하다. 이 시스템은 실시간 수요와 공급 데이터를 분석하여 최적의 예약 분배를 수행함으로써 특정 관광지나 시설의 과도한 집중을 방지하고 전체적인 관광자원의 효율적 활용을 도모한다. 또한 관광객의 선호도와 과거 이용 패턴을 학습하여 개인화된 예약 추천 서비스를 제공함으로써 고객 만족도를 높이고 재방문율을 증진시킬 수 있다.

다음으로는 관광 안전사고 대응을 위한 방안이다. 본 연구의 설문 결과 다수의 응답자들이 섬·바다·강과 연계한 관광과 관련해서 안전관리 시스템 구축의 필요성을 강조했다. 이는 상대적으로 오지에 속하는 섬·바다·강 지역의 특성상 안전사고 발생 시 신속한 대응이 어려울 수 있다는 우려를 반영한 것으로 보인다. 이에 따라 첨단 디지털 기술을 활용하여 안전관리 체

계를 구축한다면 관광객의 안전을 보장하고 더 나아가 이를 관광 경쟁력 강화의 요소로 활용할 수도 있다.

구체적인 방안으로는 IoT에 기반한 실시간 안전 모니터링 시스템 구축이 있다. 섬·바다·강 유역에 IoT센서와 CCTV를 설치하여 기상조건, 조류, 지형 변화 등을 실시간으로 모니터링하는 시스템을 구축한다. 수집된 데이터는 AI 알고리즘을 통해 분석되어 잠재적 위험을 사전에 감지하고 필요시 관광객과 관리자에게 즉각적인 정보를 전달할 수 있다.

다음으로는 관광객의 안전과 관련된 모든 정보를 통합 관리하는 블록체인 기반의 시스템 개발이다. 이 시스템은 관광객의 위치 정보, 비상 연락망 등의 개인 정보와 함께 지역별 안전수칙, 비상 대피소 위치, 의료시설 정보 등을 안전하게 저장하고 필요시 즉시 활용할 수 있도록 한다.

마지막으로 섬·바다·강 유역의 특수한 환경에서 발생할 수 있는 안전사고에 대비한 맞춤형 디지털 안전교육 콘텐츠를 개발하고 보급한다. 가상현실 기술을 활용하여 다양한 안전사고 상황을 실감나게 체험하고 대처 방법을 학습할 수 있는 프로그램을 제공한다. 여기에 게임화 요소를 적용한 인터랙티브 안전 가이드를 개발하여 관광객들이 흥미롭게 안전 수칙을 학습할 수 있도록 한다.

〈그림 4-14〉 첨단 디지털 기술을 활용한 안전관리 체계 구축 방안



IoT 기반 실시간 안전 모니터링 시스템 구축

기상조건, 조류, 지형 변화 등을 실시간으로 모니터링하는 시스템을 구축



블록체인 기반 관광객 정보 통합 관리

관광객의 안전과 관련된 모든 정보를 통합 관리하는 블록체인 기반 시스템 개발



디지털 안전교육 콘텐츠 개발

가상현실 기술을 활용하여 다양한 안전사고 상황에 대처할 수 있는 학습 프로그램 개발

자료: 저자 작성

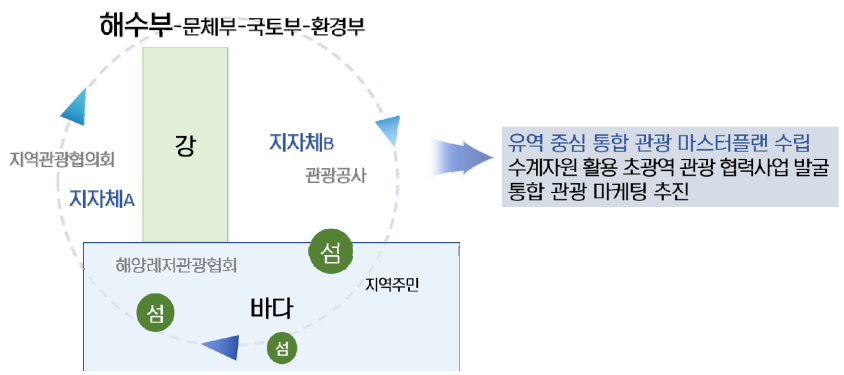
4. 섬·바다·강 거버넌스 기반 네트워크 구축

섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 성공적인 구축을 위해서는 거버넌스를 기반으로 한 네트워크가 중요하다. 이는 다양한 이해관계자 간의 협력과 조정이 필요하며, 이를 통해 효과적인 정책 추진과 지역의 경제 활성화, 나아가 지속 가능한 관광 발전을 도모할 수 있다.

1) 섬·바다·강 유역 중심 광역관광 거버넌스 체계 구축

수계자원을 중심으로 중앙정부, 지자체, 지역 관광공사, 해양레저관광협회, 지역 관광협의회, 지역 주민 등 다양한 이해관계자가 참여하는 광역차원에서 섬·바다·강을 연계하는 관광 거버넌스 체계의 구축이 필요하다. 이러한 거버넌스 체계의 구축을 통해 권역별로 유역 중심의 관광개발 마스터플랜을 수립한다. 또한 수계자원을 활용한 다양한 초광역 협력사업을 발굴 및 추진하여 이를 기반으로 하는 통합 관광 마케팅을 추진할 수 있다. 이는 규모의 경제를 실현할 수 있는 광역적 모델이다.

〈그림 4-15〉 섬·바다·강 유역 중심 광역관광 거버넌스 체계



자료: 저자 작성

해수부를 중심으로 문체부, 국토부, 환경부 등 중앙정부는 섬·바다·강을 연계한 네트워크 관광개발을 촉진하기 위한 정책을 마련해야 한다. 국가 차원의 종합적인 관광 전략을 수립해야 하며 지자체 간 협력 조정 및 통합을 추진해야 한다. 또한 지자체는 각 지역의 섬·바다·강 자원을 네트워크 관광개발에 포함시켜 지역 특성에 맞는 관광계획을 수립한다. 이때 지역 주민들의 의견을 수렴·반영하여 주민들이 관광개발 과정에 적극적으로 참여할 수 있도록 유도해야 한다.

지역의 관광공사와 협회는 섬·바다·강을 연계한 네트워크 관광의 매력을 국내외에 홍보하고 다양한 관광 루트를 개발해 이를 마케팅해야 한다. 또한 해양레저활동을 활성화하여 해양과 내륙이 연계된 종합적인 해양레저체험을 제공하는 역할을 수행해야 한다. 마지막으로 지역 주민들은 섬·바다·강 네트워크 관광개발에 적극적으로 참여하여 관광의 주체로서 지역의 자원을 관광자원으로 활용해야 한다. 이를 통해 지역 경제 활성화에 기여할 수 있도록 해야 한다. 이러한 다양한 이해관계자들이 유기적으로 협력하여 거버넌스 체계를 구축할 때, 섬·바다·강을 아우르는 네트워크 관광의 성공적인 발전이 가능하다.

섬·바다·강 유역을 중심으로 한 광역관광 거버넌스 체계의 구축을 통해 각 지역의 특성을 반영한 관광 마스터플랜의 수립이 필수적이다. 마스터플랜은 각 지역이 보유한 고유의 수계자원과 자연환경, 그리고 이와 연계된 문화적 자산을 기반으로 하여, 지역에 맞는 특색있는 관광자원을 발굴하고 이를 특화할 수 있는 방향으로 추진해야 한다. 이러한 접근은 단순한 관광자원 발굴에서 벗어나 지속 가능한 개발을 목표로 하고 있으며 각 지역의 환경과 문화를 보존하면서도 관광을 통한 경제적 성장을 도모할 수 있다.

이와 같이 섬·바다·강과 연계한 통합 관광 마스터플랜은 각 지역의 관광자원을 효과적으로 활용하고 관광객에게 차별화된 경험을 제공할 수 있다.

예를 들어 특정 지역의 섬과 바다를 중심으로 한 해양레저활동과 강을 중심으로 이루어지는 생태관광을 결합하여 관광객들에게 한 지역 내에서 다양한 관광경험을 제공할 수 있다. 이러한 차별화된 관광경험은 관광객의 만족도를 제고하고 재방문을 유도하는 중요한 요소로 작용한다.

또한 다양한 이해관계자 간의 협력을 바탕으로 통합 마케팅 전략을 수립하고 이를 적극적으로 추진하는 것이 필요하다. 통합 마케팅은 개별 지역 또는 개별 자원을 홍보하는 것을 넘어서 섬·바다·강을 하나의 통합된 관광 네트워크로서 홍보하는 것을 목표로 해야 한다. 이를 통해 지역 간 연계를 강화하고, 광역 차원의 관광 홍보 효과를 극대화할 수 있다. 예를 들어 다양한 지역에서 연계된 관광 루트를 개발하고 이를 앞서 제시한 공동의 정보 플랫폼을 통하여 함께 마케팅한다면 관광객이 한 지역을 방문하는 데 그치지 않고 여러 지역을 탐방할 수 있도록 유도할 수도 있고 이는 지역의 체류시간을 증가시킬 수 있다.

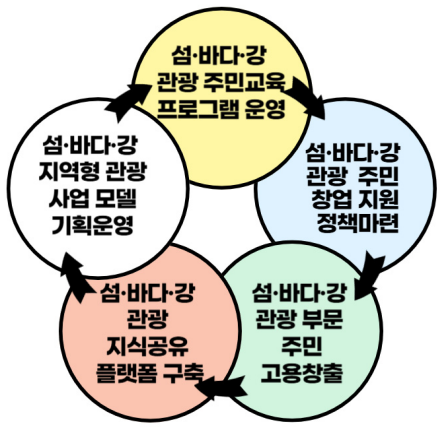
결과적으로 섬·바다·강 유역을 중심으로 한 광역관광 거버넌스 체계의 구축은 지역은 물론 국가 차원으로서도 수계자원 중심의 관광산업을 한층 더 발전시킬 수 있을 것으로 기대한다.

2) 주민주도형 섬·바다·강 연계 관광사업 활성화

주민주도형 섬·바다·강과 연계한 관광사업의 활성화는 지역경제의 선순환 구조를 만든다. 이는 지역 주민이 직접 기획·운영하는 지역형 관광사업 모델이 핵심이다. 이러한 지역형 관광사업 모델은 지역이 보유한 자연환경과 문화적 특성을 가장 잘 이해하고 있는 주민들의 지식과 경험을 바탕으로 한다. 이는 관광객들에게 진정성 있는 경험을 제공할 수 있고 지역경제 활성화에 직접적인 영향을 준다.

주민주도형 관광사업 모델의 성공적인 정착을 위해서는 주민들의 역량 강화가 필수적이다. 이를 위해 관광 서비스, 사업 운영 및 관리, 홍보 등 다양한 분야에 대한 체계적인 교육을 제공해야 한다. 또한 실제로 지역주민이 주도하여 관광사업을 시작하고 운영할 수 있도록 창업 지원 프로그램을 제공해야 한다. 이는 초기 자금 지원, 컨설팅, 판로개선 등 다양한 형태의 지원제도가 함께 이루어져야 한다. 현재 해수부에서 운영하는 지역주민 주도형 관광 창업 지원 정책은 어촌정책에 한정되어 있으며, 섬·바다·강을 중심으로 하는 다양한 관광 창업 지원 정책이 모색되어야 한다.

〈그림 4-16〉 주민주도형 섬·바다·강 연계 관광사업의 지역경제 선순환 구조



자료: 저자 작성

더불어 이러한 주민주도형으로 섬·바다·강과 연계한 관광사업의 활성화는 지역에 새로운 일자리를 창출하는 효과도 가져온다. 특히 직접적인 관광사업 이외에도 관련 서비스업, 지역 특산품 생산 및 판매업 등 다양한 분야에서의 고용 창출이 이루어질 것이며, 이는 지역주민들의 소득증대와 인구 유출방지로 이어진다. 또한 주민주도형 관광사업의 성공 사례를 발굴 및 확산하여 섬·바다·강을 연계하는 관광 네트워크 체계의 경쟁력을 제고하

고, 지역 간 경험과 노하우를 공유할 수 있는 지역관광 플랫폼을 구축하는 방안을 마련해야할 것이다.

3) 섬·바다·강 연계 관광 민간 투자활성화 기반 조성

섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 체계적인 발전을 위한 가장 핵심적인 사항 중 하나는 민간투자이다. 특히 그간 해양관광 분야는 정부 주도의 개발과 운영에 크게 의존하고 있어 급변하는 관광 트렌드에 대응하기에는 어려운 상황이다. 이에 따라 새로운 정책 프레임으로 제시되고 있는 수계자원 중심의 섬·바다·강과 연계한 관광 활성화는 민간이 하나의 중심축을 이루고 진행될 수 있도록 해야 한다. 문화체육관광부의 「제4차 관광개발기본계획(2022~2030)」을 살펴보면 기존의 계획 및 정책에서는 적극적인 민간 참여 여건을 마련하기 어렵다는 한계를 분석하고 있다. 따라서 민간 참여확대와 투자활성화를 주요 정책 방향으로 마련하고 있다. 특히 관광개발을 위한 민간투자 사업규제완화 및 행정의 간소화, 민간이 참여하는 관광개발 수단 확대 등을 제안하고 있다.[143] 이를 통해 지역 관광산업의 경쟁력을 강화하고자 한다.

섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축에 있어서 민간투자를 활성화하기 위해서는 민간기업들이 안심하고 투자할 수 있는 정책적 지원이 필요하다. '24년 기준 현재 해양수산부에서 추진하고 있는 복합해양레저관광도시와 같은 공공과 민간의 협력모델을 구축할 필요가 있다. 민간이 독자적으로 투자하기 어려운 대규모 해양관광 프로젝트에 대해서는 공공과 민간이 협력하는 PPP(Public Private Partnership, 민관합작투자사업)를 추진하여 레저·문화시설 등 SOC는 공공이 구축하도록 하고, 민간 부문이 이를 운영하거나 추가적으로 새로운 트렌드를 반영한 수익형 시설과 사업체를 구

143) 문화체육관광부(2022), p. 25.

축하여 민간이 수익을 창출하는 구조를 만들어가야 한다.

이를 위해서는 유역을 중심으로 한 불필요한 규제를 완화하고 투자절차를 간소화하는 행정지원이 필요하다. 특히 섬·바다·강을 중심의 수계자원에 특화된 규제개선과 신속한 인허가 절차를 통한 민간 투자의 진입장벽을 낮추어야 할 것이다. 단기적으로는 규제 샌드박스를 활용하여 관련분야의 신산업을 육성하고 민간자본 유치를 촉진하는 방안을 고려해볼 수 있다.

다음으로 섬·바다·강과 연계한 관광네트워크의 구축에서 민간투자를 활성화하기 위해서는 혁신적인 아이디어와 전문인력이 필요하다. 관광벤처와 스타트업을 육성하여 빠르게 변화하는 관광 트렌드에 대응하고, 지역의 새로운 수계자원 중심의 비즈니스 모델을 창출하고, 기존 시장에서 찾기 어려운 틈새시장을 공략할 수 있다. 특히 앞서 제시한 관광자원 중심의 네트워크와 정보체계 등을 구축하기 위해서는 섬·바다·강을 연계한 새로운 관광 콘텐츠 개발, 디지털 기술을 활용한 스마트 관광 서비스 등 혁신적인 아이디어를 가진 관광 스타트업이 성장할 수 있는 생태계를 구축해야 한다.

이와 더불어 수계자원을 중심으로 한 복합관광 콘텐츠는 높은 전문성과 특화된 지식을 요구하므로 해당분야의 새로운 전문인력 양성도 필요하다. 이를 위해서는 지역의 대학, 연구기관, 관련 기업들이 협력하여 현장 중심의 전문 교육프로그램을 제공하거나 운영하는 것이 중요하다.

결과적으로 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 민간투자를 활성화하기 위해서는 정부차원과 지방정부 차원의 협력이 모두 필요하다. 정부차원의 규제개선 및 투자촉진 방안 마련, 지방정부 차원의 지역 대학, 연구기관, 관련 기업과의 협력을 통한 전문인력 양성 등 체계적인 거버넌스 구축이 필수적이다.

제3절 기대효과

섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축의 기대효과를 사회·문화적, 경제적, 환경적으로 구분하여 분석하고자 한다. 이를 통해 다양한 관점에서 수계 자원 중심의 관광 네트워크의 잠재적 가치를 조명하고, 국가 및 지역의 긍정적인 영향을 종합적으로 제시하고자 한다.

1. 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 사회·문화적 기대효과

섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 사회·문화적 기대효과로는 지역 간 연계와 협력 강화, 지역주민 참여 증대, 문화적 융합 촉진 등이 있다. 유역을 중심으로 한 관광 네트워크는 기존 행정적 경계를 넘어 지역간 연계와 협력을 강화한다. 이를 통해 지역별로 흩어져 있던 관광자원의 체계적인 관리와 효율적 활용이 가능해지며, 지역 간 상호보완적 관계 구축이 가능하다. 특히 이는 정책 이행 측면에서도 윤석열 정부에서 추진하는 '어디서나 살기좋은 지방시대 실현'을 위한 다양한 국정과제 중 초광역을 중심으로 한 중요한 정책과제를 이행할 수 있는 여건을 마련할 수 있다.

네트워크형 관광체계는 특정 지역에 집중되는 관광객을 인근 지역으로 분산시켜 관광지의 과잉문제와 관광경제 불균형을 해소할 수 있을 것으로 기대한다. 또한 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 핵심 중 하나는 주민주도형 사업의 활성화이다. 이는 국민적인 측면에서 긍정적으로 평가할 수 있다. 지역주민이 직접 지역의 자원을 관리하고 관광상품을 기획·운영하는 과정에 참여함으로써 지역사회의 유대감을 높이고 자긍심을 제고할 수 있다. 특히 주민 주도의 관광활성화는 지역의 정체성을 강화하고 관광객과 지역주민들 간에 사회·문화적 가치를 공유하는 기회를 마련할 것으로 기대

한다. 마지막으로 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크는 다양한 지역의 문화적 자원을 융합하여 문화적 가치를 증대시키는 효과를 가져온다.

향후 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 사회·문화적 기대효과는 정량적인 지표로서 지역 간 관광 협력사업 수, 공동 축제·이벤트 개최 수, 지역 특화 관광상품 개발 수, 주민주도 관광사업체 수, 관광 관련 주민 교육 프로그램 참여율 등을 통하여 평가할 수 있다.

2. 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 경제적 기대효과

섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 경제적 기대효과는 지역경제 활성화 및 일자리 창출, 수계자원 중심의 새로운 관광 네트워크 패러다임의 경쟁력 강화 및 민간투자 유치 확대, 관광객 체류 시간 및 소비 증대 등으로 예상된다. 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크는 기존 관광지와 새로운 관광지를 유기적으로 연계하고 관광객 유입을 촉진함으로써 지역 경제 활성화에 기여한다. 특히 국민의 측면에서도 긍정적으로 볼 수 있는데, 주민주도형 관광사업의 활성화는 지역 주민이 관광산업의 주체로서 참여하므로 이를 통해 지역주민의 직접적인 소득증대와 일자리 창출에 기여한다. 또한 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크는 기존의 점단위 관광지, 거점관광 중심에서 벗어나 지역 간 연계를 기반으로 한 새로운 관광모델을 제시할 수 있다. 이로써 관광산업의 경쟁력을 강화할 수 있다.

산업적 측면에서는 민간투자를 유도할 수 있는 다양한 비즈니스 모델의 창출과 규제개선을 통하여 섬·바다·강의 수계지역을 중심으로 지역경제에 긍정적인 영향을 미칠 수 있을 것으로 판단된다. 특히 네트워크형 관광개발의 모델은 통합 관광 루트와 코스 개발로 관광객 체류 시간을 연장하고 새로운 관광활동을 유도하여 소비를 증대시킬 수 있을 것으로 기대한다.

특히 권역별로 다양한 테마 관광자원과 패키지 관광형태는 관광객이 한 지역에 머무르지 않고 연계된 지역을 여행할 수 있게 하여, 권역 내 지역 간 균형발전에 기여할 수 있을 것으로 기대한다.

향후 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 경제적 기대효과는 정량적인 지표로서 관광산업 지역의 고용률, 주민 소득 증대율, 민간 투자 유치액, 신규사업체 수, 관광객 1인당 소비액, 체류기간, 관광객 재방율 등의 지표를 통해 이 효과를 객관적으로 분석할 수 있다.

3. 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 환경적 기대효과

섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 환경적 기대효과는 지속 가능한 관광개발 촉진, 친환경 교통망 구축, 지역 환경 보전 및 복원 효과에 긍정적인 영향을 줄 수 있다. 섬·바다·강 유역을 중심으로 하는 관광 네트워크는 지속 가능한 관광개발이 중심이 되어 설계될 것이다. 특히 권역 내 생태적 가치가 높은 지역을 중심으로는 환경과 관광의 조화를 중요시하는 생태관광 모델이 도입되어 자연자원의 지속 가능한 관리가 가능해진다. 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 물리적 접근성을 강화하는 전략 내에서 그린 모빌리티와 스마트 모빌리티 시스템을 도입하는 것 등은 관광지 간 친환경 교통망을 구축할 수 있다. 이를 통해 탄소배출을 줄이고 친환경 관광을 촉진할 수 있다. 마지막으로 섬·바다·강과 연계한 관광네트워크 구축을 위해서는 자원기반 중심의 네트워크 체계에서 제안하는 유휴자원을 활용할 필요가 있다. 이는 지역의 환경을 체계적으로 관리하고 복원을 통하여 지역 생태계 보호를 포함한 관광자원으로서의 가치를 제고하는데 기여할 것으로 판단된다.

향후 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 환경적 기대효과는 정량적인 지표로서 생태관광지 지정 수, 지역 환경보호 관련 정책 시행률, 관광지 간 교통수단의 탄소배출량, 지역의 그린 모빌리티 도입률, 유휴시설 재활용률 등으로서 그 효과를 평가할 수 있다.

05
섬·바다·강 연계 관광 네트워크 시범모델 구상

5장에서는 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크를 구축하기 위해 시범모델을 구상하여 제시하고자 한다. 이는 앞서 4장에서 제시한 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축을 위한 추진과제를 실제 지역에 적용하는 것이다. 이를 통해 문제점이나 보완점을 미리 파악하고 개선방안을 모색할 수 있다. 해당 장의 연구방법은 지자체 공무원, 지역연구원, 관광객 등 다양한 이해관계자의 의견을 실질적으로 수렴하여 정책의 실효성을 높이고자 한다. 향후 해당 시범모델이 성공적으로 운영될 경우에는 이를 다른 지역에 확대 적용할 수 있다.

제1절 구상개요

1. 목적 및 대상지역 선정

국내의 5대강 유역에 대한 종합적인 분석결과 각 유역별로 상이한 특성

과 경쟁력을 지니고 있음을 확인하였다. 이러한 결과를 바탕으로 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축을 위해 시범모델 대상지를 선정하고 해당 지역을 중심으로 지역, 자원, 정책간 연계 강화 모델을 추진하고자 한다. 특히 시범모델의 구축 및 제안을 통해 지역 간 관광 불균형을 해소하고, 지방소멸에 대응하기 위한 낙후지역 관광활성화에 기여하고자 한다.

수도권에 위치한 한강~서해안 권역과 같은 곳은 이미 관광인프라와 수요가 집중된 권역이다. 이러한 곳은 이미 지방정부 차원에서 자체적인 관광개발 사업을 활발히 추진하고 있다. 반면 상대적으로 관광 여건이 열악한 지방의 섬·바다·강 유역의 경우는 중앙정부 차원의 정책적 지원과 투자가 필요하다. 이에 섬진강~남해안 권역을 시범모델로 선정하여 국토의 균형발전 관점에서의 초광역 관광 활성화 정책을 집중하여 추진하고자 한다. 섬진강~남해안 권역은 섬·바다·강이 어우러진 한려수도권을 중심으로 하는 해양자원과 더불어 특색있는 역사·문화자원을 다수 보유하고 있다. 이러한 강점을 활용하여 지역 고유의 매력을 살린 통합적 관광 네트워크를 개발한다면 새로운 관광수요 창출과 함께 지역경제 활성화에도 크게 기여할 수 있을 것으로 기대된다. 실제로 해당 권역은 한강~서해안 권역에 이어 두 번째로 높은 관광수요를 보이고 있어 잠재력이 충분한 것으로 판단된다.

또한 해당 권역은 마리나항만, 해양레저 시설 등 기 구축된 관광 인프라가 있어 향후 관광객 수용력 제고를 위한 기반이 마련되어 있다. 이를 토대로 관광 네트워크 개발을 추진한다면 지역 경제 활성화와 함께 지속 가능한 관광이 가능해질 것이다. 또한 지리적 여건상 KTX, 고속도로 등 내륙의 광역 교통망과의 접근성이 양호하여 해상과 육상을 연계한 다층적 교통망을 구축하면 잠재 관광객의 수요 유치 및 섬관광 활성화에도 기여할 것으로 사료된다.

요컨대 섬진강~남해안 권역은 우수한 관광 잠재력에도 불구하고 그간 다양한 규제로 인해 관광개발이 상대적으로 소외되어 온 지역이다. 그러므

로 지역 간 관광 격차 해소와 국토 균형발전 도모를 위해 시범모델 대상지로 선정하는 것이 타당하다. 나아가 해당 지역에 대한 체계적 관광개발 계획을 수립하고 효율적으로 추진한다면 지역 주도의 관광산업 육성 및 일자리 창출, 지역경제 활성화의 선순환 구조를 정립할 수 있을 것으로 기대된다. 장기적으로는 이러한 시범모델의 성과를 바탕으로 전국의 수계자원을 중심으로 한 각 권역으로 정책을 확산시켜 나갈 수 있을 것이다. 이를 통해 국가 차원의 관광경쟁력 강화와 지속 가능한 발전에 기여하고자 한다.

2. 주요내용 및 방법

섬진강~남해안 권역의 시범모델은 앞서 제시한 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축의 기본방향과 추진과제를 기반으로 해당 권역에 구체적으로 적용해보는 과정이다. 해당 시범모델을 통하여 섬진강~남해안 권역에 맞는 최적의 관광전략을 도출하고자 한다.

이에 따라 주요내용으로는 섬진강~남해안을 잇는 광역 관광루트 개발, 육·해상과 연계한 광역 관광교통망 구축 및 접근성 개선, 블루이코노미를 활용한 해양레저 활성화, 역사·문화·생태 자원을 활용한 스토리텔링형 연안 관광 콘텐츠 개발, 섬진강~남해안 관광을 위한 통합 정보체계 구축, 섬진강~남해안 광역관광 거버넌스 구축, 주민주도형 관광 활성화 및 지역경제 선순환 구조 창출 등을 제시하고자 한다.

이를 위해 본 연구에서는 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크를 구축하기 위한 연구 및 정책개발의 경험을 가진 전문가의 자문을 비롯하여 지역의 광역·기초지자체 공무원, 지역연구원, 한국섬진흥원 등의 이해관계자 인터뷰를 진행하고자 한다. 또한 섬진강~남해안 일대의 심층현장조사, 소비·유동인구와 관련된 빅데이터를 기반으로 공간을 계량적으로 분석한 자료

등을 활용하여 최적의 관광 네트워크를 설계하고자 한다.

〈그림 5-1〉 섬진강~남해안 권역 시범모델 연구방법



자료: 저자 작성

소비·유동인구와 관련한 빅데이터를 활용하여 공간을 계량적으로 분석한 자료는 구체적으로 국지적 공간 자기상관성 분석(Local Indicator Spatial Autocorrelation; LISA)을 사용하였다. 이 방법은 지역 내 특정 변수의 공간적 패턴을 도출하고 유형화하는 공간 분석 방법이며, 다음과 같이 수식으로 정의된다.[144]

$$I_i = \frac{\sum_j w_{ij} x_i x_j}{\sum_i x_i^2} = c.x_i \sum_j w_{ij} x_j \quad (1)$$

여기서 i는 분석 영역 내 하나의 공간 단위를 의미하며 j는 i와 인접한

144) Anselin, L. (1995). pp. 93-115.

지역을 의미한다. x_i는 i지역의 특정 변수의 값이며, x_j는 j지역의 값이다. w_{ij}는 i지역과 j지역 사이의 공간가중치이다. 따라서 i지역의 공간적 자기상관성 지수 I_i의 유의수준과 음수 및 양수 여부를 통해 공간적 패턴을 유형화한다. 섬진강~남해안 권역 내의 방문 인구와 소비 매출액의 공간적 패턴을 확인하기 위해 LISA를 사용하였으며, 이를 지도로 표현하였다. 또한 방문 인구와 소비 매출액을 동시에 고려하기 위해 이변량 국지적 공간자기상관성 분석(Bivariate Local Indicator Spatial Autocorrelation; BiLISA)을 시행하였다. BiLISA는 LISA에서 파생한 분석 방법으로 두 가지 변수 사이의 공간적 자기상관성을 파악하고 유형화하는 분석 방법이며 다음의 수식으로 정의된다.[145]

$$I_{B,i} = c.x_i \sum_j w_{ij} y_j \quad (2)$$

BiLISA의 계산은 LISA의 분석방법과 유사하나 x_j대신 j지역의 다른 변수 y_j와 x_i사이의 관계를 구한다. 마찬가지로 i지역의 변수 x와 y에 대한 공간적 자기상관성 지수 $I_{B,i}$를 통해 공간적 패턴을 살펴본다. 이처럼 LISA와 BiLISA는 특정 지역과 주변 지역 사이의 인접 거리와 공간적 상관관계를 고려하여 다음의 4가지 패턴으로 지역을 유형화한다.

〈표 5-1〉 LISA 및 BiLISA의 유형 분류

구분	지역 i의 패턴	주변 지역 $\sum j$의 패턴	공간적 특성
HH	높음(High)	높음(High)	공간적 등질성
LL	낮음(Low)	낮음(Low)	공간적 등질성
LH	낮음(Low)	높음(High)	공간적 이질성
HL	높음(High)	낮음(Low)	공간적 이질성

자료: Anselin, L.(1995) 참고 저자 작성

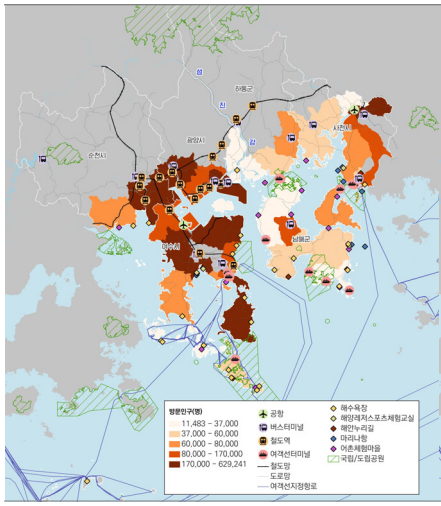
145) Anselin, L.(2019), GeoDa workbook., https://geodacenter.github.io/documentation.html.

제2절 섬진강~남해안 관광 네트워크 시범구상

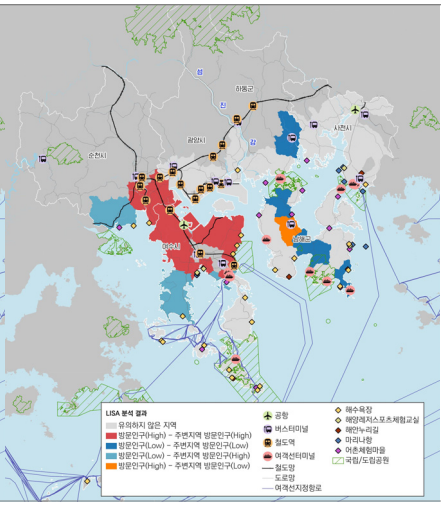
1. 섬진강~남해안 권역 접근성 네트워크 구축

섬진강~남해안 권역의 접근성을 활성화하기 위해서 방문 인구의 수와 소비 매출액과 같은 지역의 활성화 정도를 파악할 수 있는 정량적인 지표와 함께 권역 내 교통 인프라의 분포를 〈그림 5-2〉를 통해 공간적으로 시각화하였다. 방문 인구와 소비 매출액 모두 순천시, 여수시, 광양시 등 전라남도 지역에서는 높은 수치를 보이고 있으나, 하동군, 남해군, 사천시 등 경상남도 지역에서 상대적으로 낮은 경향을 보인다. 특히 여수시는 LISA 분석 결과 방문 인구와 소비 매출액의 높은 지역이 군집한 HH 유형의 패턴을 보이는 지역이 다수 분포하고 있으며, 여수공항, KTX 여수 EXPO역, 여수엑스포 여객선터미널과 같은 교통인프라가 잘 구축되어 있어 접근성이 매우 높다. 섬진강~남해안 권역의 관광을 활성화하기 위하여 여수시와 같이 접근성이 높은 지역에서 하동군 및 남해군과 같은 접근성이 낮은 지역으로 방문 인구를 유도하고 소비 매출액을 확산하는 방식으로의 접근성 네트워크 구축을 추진해야 한다. 이를 위해 다음과 같은 접근성 향상 방안을 제안한다.

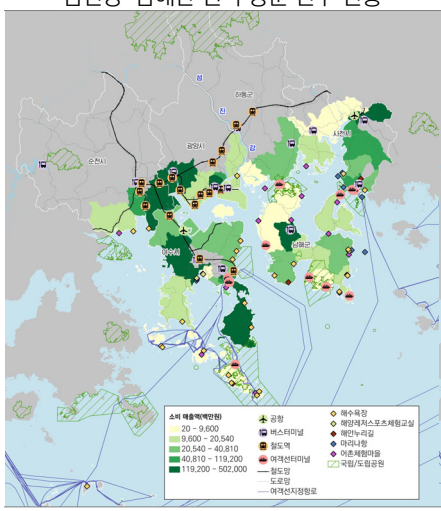
〈그림 5-2〉 방문 인구와 소비 매출액의 LISA분석 결과



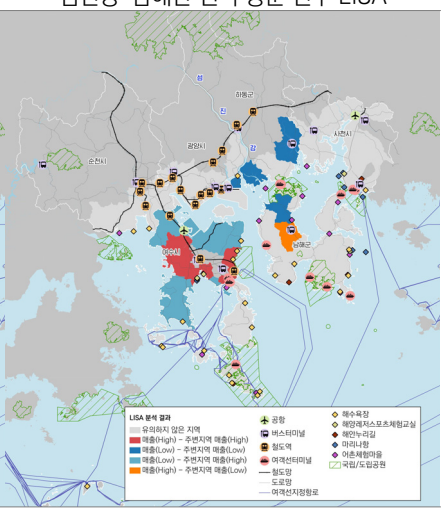
섬진강~남해안 권역 방문 인구 현황



섬진강~남해안 권역 방문 인구 LISA



섬진강~남해안 권역 소비 매출액 현황



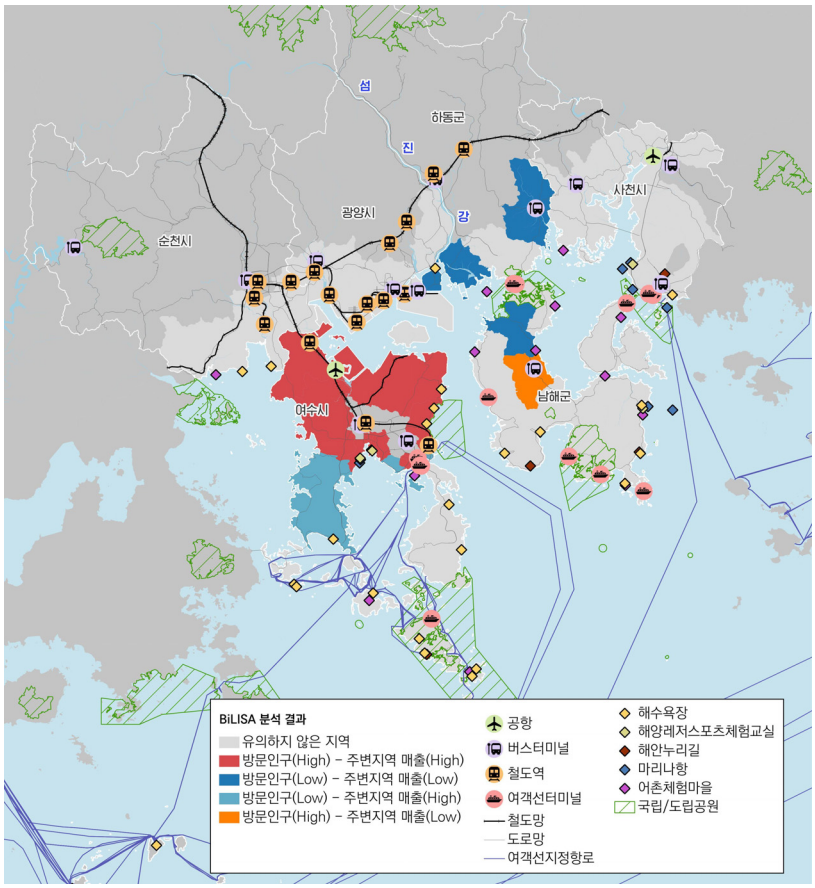
섬진강~남해안 권역 소비 매출액 LISA

자료: 저자 작성

첫째, 섬진강~남해안 권역의 섬·바다·강과 연계한 관광자원과 여수시를 연결하는 관광자원 네트워크를 구성한다. 〈그림 5-2〉에서 볼 수 있듯 접근성이 높은 여수시는 섬진강~남해안 권역의 지역거점이다. 섬진강~남해안 권역의 전체적인 접근성을 제고하기 위해 여수시를 중심으로 한 방문 인구를 권역 내의 주요 관광자원으로 분배할 수 있는 인프라 구축을 추진해야 한다. 현재 진행 중인 여수시-남해군을 연결하는 '한려해저터널' 계획을 비롯하여 기존 여객선터미널과 마리나항을 활용한 해상택시 등의 교통 인프라를 확충하여 권역 내 이동에 대한 편의성을 높이는 방안을 마련해야 한다. 또한 〈그림 5-3〉에서 보듯 남해군 남해읍의 경우 방문 인구는 높은 편이지만 주변 지역의 소비 매출액은 낮다. 이는 남해군을 방문하는 인구는 일부 존재하지만 방문 인구의 소비는 확산되지 않고 있다는 것을 의미한다. 따라서 지속적인 소비활동과 확산을 위해 방문 인구가 오래 체류하고 종합적으로 소비할 수 있는 숙박 인프라를 개발할 수 있도록 한다.

둘째, 지역거점과 배후도시의 연결을 강화하는 광역 관광 네트워크를 구성한다. 섬진강~남해안 권역 주변의 배후도시로는 광주광역시, 진주시, 거제시, 창원시 등이 존재한다. 지역거점인 여수시는 광주광역시와 KTX로 연결되어 있어 높은 철도 접근성을 가지지만, 경상남도 지역의 배후도시와는 속도가 느린 부전선으로 연결되어 있어 접근성이 좋지 않다. 이를 보완하기 위해 육상교통망의 남해고속도로와 기존 버스터미널을 활용한 '진주-여수 광역 관광버스 운행', 해상교통망과 한려해상 관광자원을 활용한 '창원-거제-여수 연안 크루즈 사업' 등 지역거점으로의 접근성 제고 사업을 추진한다. 이는 지역거점인 여수시를 중심으로 하는 거대한 광역 관광 네트워크를 구성하여 섬진강~남해안 권역에 대한 전체적인 접근성을 제고하려는 것이다.

〈그림 5-3〉 방문 인구에 대한 소비 매출액의 BiLISA분석 결과



자료: 저자 작성

2. 섬진강~남해안 권역 관광자원 네트워크 구축

섬진강은 전북 팔공산에서 발원하여 전남, 경남 등 3개 광역지자체에 걸쳐 남해안까지로 이어지면서 흐르기에 물길을 통해 각 지역의 다양한 관광자원을 연계할 수 있는 최적의 장소이다. 섬진강과 남해안으로 이어지는 관광자원 네트워크를 구축하기 위해서는 다음과 같은 관광자원 네트워크 구축안을 제안한다.

첫째, 지자체 경계를 넘어선 종합적인 '(가칭) 섬진~남해 연안관광 네트워크 계획' 수립과 구역별로 특화된 관광콘텐츠 개발이 필요하다. 앞서 공간계량분석 결과에서 살펴본 것처럼 섬진강~남해안 권역의 연안관광 거점은 여수 연안지역이다. 이곳은 공항과 KTX 등 광역교통망이 구축되어 있고, 숙박 시설, 유람선과 여수해상케이블카를 비롯한 다양한 해양레저자원이 밀집해 방문객과 소비액이 모두 많은 곳이다. 여수 연안지역을 중심으로 관광자원 네트워크를 구축하고 권역 내 관광콘텐츠를 보완한다면, 해당 권역에서의 전반적인 방문객 체류시간을 늘릴 수 있다. 그러기 위해 광역교통망이 갖추어진 여수시와 순천시, 섬진강 하류와 남해안을 잇는 광양시, 남해군, 하동군 등 지자체 연합을 통해 종합적인 연안관광 네트워크 계획을 수립해야 한다. 나아가 특화된 관광자원 조사를 시행하고 지자체의 협력에 기반하여 자원 간 연계할 수 있는 방안을 마련해야 한다.

둘째, 블루이코노미를 활용해 섬진강 하구의 내수면 레저와 남해안의 해양레저를 연계한 해수면·내수면 레저관광루트인 '(가칭) 섬진~남해 블루웨이브 루트' 조성을 제안한다. 섬진강 하류의 마리나시설을 활용하여 강 치유(river healing) 컨셉의 수상레저 콘텐츠를 조성하고, 기존 내수면·해수면 레저자원을 연계할 수 있다. 기존 자원으로는 섬진강 중하류의 내수면 수상레저(래프팅·제트스키·카약 등), 강가를 따라 연안의 배알도 수변공원까지 이어지는 약 150km 길이의 섬진강 자전거길[146]을 통한 육상레저,

그리고 중심 지역인 여수시의 마리나, 크루즈, 여객선 등의 해양레저 등이 있다. 특히 섬진강과 남해안이 만나는 강 하구 인근의 광양 망덕포구와 배알도 일대는 섬진강권과 남부권 관광벨트의 교차 지점으로[147] 해수면·내수면 레저의 환승 지점으로 활용할 수 있다. 이 지점에 해당하는 광양 배알도에는 섬 정원이 조성되어 있고, 배알도 짚라인이 2024년 완공될 예정이며, 사천시 신수도에는 파크골프장 등 새로운 레저시설을 계획하고 있다. 여수시를 중심으로 밀집된 해양레저관광자원을 확산시키기 위해 바다 쪽으로는 인근 섬까지 순환하는 '섬·바다 순환 관광루트'를 조성하고, 내륙 쪽으로는 섬진강의 수상·육상레저(래프팅·자전거 등)와 연계한 '강·바다 순환 관광루트'를 조성하여 연계한다.

셋째, 섬진강~남해안 권역 고유의 역사·문화·생태자원을 활용해 스토리텔링에 기반한 연안관광 콘텐츠를 생산하고, 이들을 연계한 관광코스인 '(가칭) 섬진~남해 생태·역사·문화 시간 여행길'을 개발한다. 이 권역의 지역 특화자원들을 바탕으로 한 스토리텔링을 기반으로 생태길, 역사길, 문학길 등을 만들 수 있다. 생태길에는 천연기념물인 수달과 기조성되어 있는 섬진강수달생태공원 등의 생태·역사·문화 자원을 활용한다. 역사길에는 지리산과 섬진강이 만나는 하동 화개장터, 조선시대 전라좌수영 수군이 주둔하면서 선박을 건조하고 입출항하던 선소지였던 광양 '망덕포구' 등을 연계한다. 그리고 화개장터에 지역 주민들이 운영하는 나루터 체험프로그램을 만들어 전통 뱃놀이, 차 문화 체험, 지역특산물 판매 등을 통해 산, 강, 바다를 연계한 관광상품을 개발한다. 문학길에는 이 지역과 관련 있는 시인 윤동주와 소설가 박경리와 관련된 테마를 적극 활용할 수 있다. 망덕포구

146) 섬진강 물길을 따라 섬진강댐에서부터 광양 배알도 수변공원에 이르는 154km 구간에는 섬진강 자전거길이 조성되어 있고, 스탬프투어인 '국토종주인증제'를 시행하고 있다(자전거 행복나눔 홈페이지, 검색일: 2024.8.22.). 섬진강 자전거길과 연계가 가능한 섬 자전거길은 여수 금오도, 남해(남해대교~남해읍 선소), 사천시 신수도, 고흥군(거금도~소록도) 등에 조성되어 있다.

147) 서울시정정보(2023.6.12.)(검색일: 2024.8.23.)

인근에는 국가등록문화유산으로 지정된 '윤동주 유고 보존 정병욱 가옥'이 있어 광양시는 윤동주를 테마로 도시브랜딩을 하고 있고,[148] 박경리 소설 〈토지〉의 무대인 하동 악양면 평사리에는 소설 속 최참판댁과 박경리문학관을 조성하고 '토지문학제' 행사도 개최하고 있다. 기존에 개별적으로 활용되고 있는 자원들을 문학이라는 테마로 묶어 지역을 연계하는 문화자원 네트워크를 구축할 수 있다.

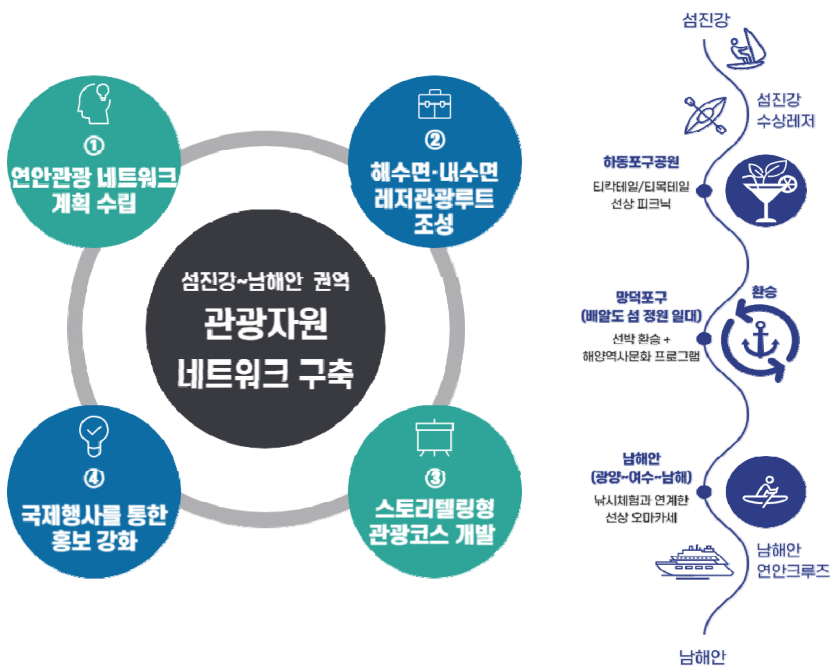
넷째, 이 권역의 관광루트를 기반으로 하여 해양문화자원을 국제행사와 연계하여 권역 관광콘텐츠의 홍보를 강화한다. 유휴공간을 활용해 무형의 역사·문화자원을 연계하는 장소로 활용하고, '(가칭) 섬진~남해 세계물길축제'를 통해 권역의 관광 소프트웨어를 강화 및 연계한다.

세계중요농업유산 등을 현대화하여 새로운 해양문화콘텐츠로 재탄생시키고, 물길을 따라 성격이 다른 자원들을 연계한 국제 규모의 축제를 개최하여 홍보한다. 예를 들어 강가에서의 수상레저와 해양문화예술 프로그램, 환승구간에서의 해양역사·문화 콘텐츠, 해상에서의 낚시체험과 연계한 식음 관광콘텐츠 등을 연계한 관광코스를 만들 수 있다. 섬진강 하류 구간(하동포구공원~망덕포구)에서는 세계중요농업유산으로 지정된 하동 화개면 전통 차 농업을 활용해 차와 칵테일을 접목한 티 칵테일(Tea Cocktail)/티 목테일(Tea Mocktail)[149]을 마시면서 선상 피크닉을 한다. 환승 지점인 망덕포구에서는 시인 윤동주를 테마로 한 배알도 섬 정원과 '윤동주 유고 보존 정병욱 가옥' 등을 둘러본다. 해상에서는 섬진강 일대에서 유명한 벚굴과 세계중요농업유산인 섬진강 재첩잡이 손틀어업으로 채취한 재첩 등의 지역특산물, 그리고 섬·바다·강을 순환하면서 체험낚시로 채취한 수산물을 이용한 선상 오마카세 프로그램을 기획할 수 있다.

148) 광양시청 홈페이지(검색일: 2024.8.23.)
149) 티 칵테일은 알콜이 포함된 성인용, 티 목테일은 포함되지 않은 어린이/노약자용으로 만들 수 있음.

또한 섬·바다·강의 유휴공간들을 활용해 해양문화·예술공간으로 리모델링하고 이 공간들을 연계하며, 섬진강~남해안 권역의 지역 정체성을 반영한 기념품을 판매하는 장소로 활용하면서 국제행사를 위한 무대로 사용할 수 있다. 독도 강치 스카프, 울릉도와 독도를 형상화한 섬잔 세트 등과 같이 지역 고유의 정체성을 반영하면서도 현대인의 입맛에 맞춘 지역특산 기념품도 필요하다.[150] 섬진강~남해안 권역의 지역 특색을 반영하면서도 특색있는 해양문화·예술공간과 기념품을 만들어 세계물길축제를 통해 국제적으로 홍보한다면, 수도권에 대응하는 새로운 관광거점이 될 수 있을 것이다.

〈그림 5-4〉 섬진강~남해안 권역 관광자원 네트워크 구축 및 관광루트 예시



자료: 저자 작성

150) 이와 유사하게 최근 국립박물관 문화상품은 조선시대 민화풍 취객이 그려진 변색 막걸리잔, 고려청자 에어팟 케이스 등 문화유산을 활용한 힙한 박물관 기념품을 만들면서 품절 대란이 일어나기도 했음.

3. 섬진강~남해안 정보체계 네트워크 구축

섬진강~남해안 시범권역의 정보체계 네트워크 구축 모델은 섬진강에서부터 남해안까지 이어지는 교통 인프라와 관광상품을 효과적으로 수요자에게 전달하는 것을 기본으로 하여, 관광객들이 이 권역에서 좀 더 안전하고 오랫동안 머물 수 있도록 지원하는 것을 목표로 한다. 이를 위해 섬·바다·강을 연계하는 관광정보 플랫폼, '(가칭)물길여행 온' 애플리케이션을 개발한다. 섬, 바다, 강을 통합하여 '물길'이라는 단어를 사용했으며, '온'은 '모두'라는 의미와 '시작하다'라는 의미를 동시에 담았다.

애플리케이션에 포함해야할 콘텐츠로는 AI를 기반으로 한 스마트 모빌리티 서비스, 통합 관광정보 서비스, 스마트 안전관리 서비스, 결제서비스가 포함된다. 섬진강~남해안 시범권역에서의 네트워크 구축을 위해 다음과 같이 제안한다.

첫째, 아래의 지도에서 보이는 것과 같이 섬진강~남해안 권역은 내륙지역과 섬으로 연결되는 철도망, 도로망, 여객선 항로를 가지고 있지만 관광객들은 다양한 교통수단을 효율적으로 연계하여 이용하는 데 어려움을 겪고 있다. 따라서 AI를 기반으로 한 스마트 모빌리티 서비스를 구축하여 모든 교통수단의 운행 정도, 혼잡도, 기상 조건 등을 실시간으로 수집하고 분석하여 육상 및 해상 교통을 결합한 최적의 여행 경로를 제공할 것을 제안한다.

〈그림 5-5〉 섬진강~남해안 AI 기반 스마트 모빌리티 서비스



자료: 저자 작성

둘째, 통합 관광정보 서비스를 제공한다. 이 서비스는 섬진강~남해안 권역의 모든 관광 정보(관광지, 숙박, 음식점, 체험 프로그램 등)를 한 곳에서 확인할 수 있는 플랫폼 역할을 한다. 특히 AI 기술을 활용하여 개별 관광객의 선호도, 여행 스타일, 체류 기간 등을 분석하고 맞춤형 여행 코스를 추천한다. 또한 역사, 문화, 생태 등 다양한 테마별로 관광 자원을 분류하여 관광객의 관심사에 따라 연계 관광 코스를 제안한다. 이를 통해 관광객들은 섬진강~남해안 권역의 다양한 관광 자원을 효과적으로 경험할 수 있으며, 지역의 숨은 명소나 특색 있는 체험 프로그램 등을 쉽게 발견할 수 있다.

셋째, 스마트 안전관리 서비스를 구축한다. 섬진강~남해안 권역은 해안, 섬, 강 등 다양한 자연 환경이 공존하는 지역으로 관광객의 안전이 특히 중요하다. 이를 위해 IoT 센서와 CCTV를 활용하여 기상 조건, 조류, 지형 변화 등을 실시간으로 모니터링하는 시스템을 구축한다. 수집된 데이터는 AI 알고리즘을 통해 분석되어 잠재적 위험을 사전에 감지하고, 필요시 관광객과 관리자에게 즉각적인 정보를 전달한다. 또한 가상현실 기술을 활용하여 다양한 안전사고 상황을 실감나게 체험하고 대처 방법을 학습할 수 있는 디지털 안전교육 콘텐츠를 제공한다. 이를 통해 관광객들은 더욱 안전하고 편안한 여행을 즐길 수 있다.

넷째, 통합 결제 서비스를 제공한다. 이 서비스는 관광 시설, 체험 프로그램, 교통편 등을 원스톱으로 예약하고 결제할 수 있는 시스템이다. 블록체인 기술을 활용하여 안전하고 투명한 거래 환경을 조성하며, 관광객은 각각의 결제서비스를 이용할 필요 없이 통합하여 결제할 수 있다. 또한 지역 경제 활성화를 위해 지역 소상공인과 연계하여 지역 특산품, 로컬 푸드 등을 소개하고 직접 구매할 수 있는 채널을 마련한다. 더불어 관광 소비가 지역 경제 순환으로 이어질 수 있도록 지역화폐와 연계한 인센티브 시스템을 도입한다. 이를 통해 관광객의 편의성을 높이는 동시에 지역 경제 활성화에도 기여할 수 있다.

4. 섬진강~남해안 거버넌스 네트워크 구축

섬진강~남해안 권역의 특성에 맞춘 거버넌스 네트워크의 구축은 해당 권역의 자연, 역사, 문화적 자원을 최대한 활용하는 것은 물론 지역주민과 이해관계자들이 주도하는 협력 구조를 기반으로 추진한다. 해당 권역은 섬진강의 내수면 자원과 남해안의 해양자원이 복합적으로 존재하는 곳으로, 이들 자원을 관광자원으로써 최대한 활용하고 통합적으로 개발하기 위해서는 다음과 같은 거버넌스 체계를 제안하고자 한다.

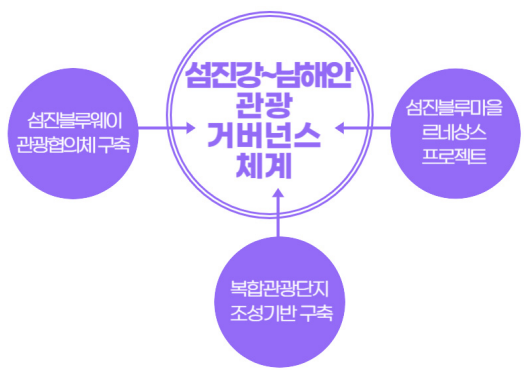
첫째, 섬진강~남해안 권역의 섬·바다·강과 연계한 관광 협의체인 '(가칭)섬진블루웨이 관광협의체'를 구성하여 수계자원을 중심으로 지역 여건에 맞는 초광역관광개발을 추진한다. 섬진강과 남해안은 전라남도, 경상남도를 아우르는 광역 수계로 통합된 조직을 기반으로 환경관리부터 관광개발까지 종합적인 계획을 수립하고 실행할 수 있도록 추진해야 한다. 해당 협의체는 섬진강 유역의 전남 여수, 광양, 순천과 경남 남해, 하동, 사천 등 관련 지자체들을 중심으로 구성한다. 또 각 지자체가 공동으로 참여하여 섬진강 하구와 남해안을 연결하는 관광루트 개발, 해양 및 내수면 레저관광 개발 등 권역 내 관광자원과 교통을 유기적으로 연결하는 전략을 추진하도록 한다.

둘째, 섬진강~남해안 권역의 주민주도형 관광 활성화를 통해 지역경제의 선순환 구조를 창출하는 것이다. 섬진강과 남해안의 고유한 지역문화를 살리면서도 현재의 관광 트렌드를 반영하여, 관광객에게 지역의 정서를 전달할 수 있는 관광상품을 기획하고 이를 주민이 주도하여 직접 운영할 수 있도록 한다. 섬진강을 중심으로 이어지는 강마을과 어촌마을을 하나의 통합된 관광자원으로 활용하여 기존의 건물과 자연자원을 예술과 문화와 결합해 관광객이 마을 전체에서 체험을 할 수 있는 프로젝트를 기획할 수 있다. '(가칭)강물따라 바다를 품는 섬진블루마을 르네상스'를 통하여 마을의 전통가옥이나 오래된 주택을 리모델링하여 마을스테이 프로그램을 개발한다. 이를 주민들이

직접 관리하고 운영할 수 있도록 하고, 이와 연계하여 마을에서 재배한 농산물과 수산물을 활용한 레스토랑 운영, 하동 다도문화체험 등의 소규모 축제 및 이벤트 등을 구상하여 마을전체가 관광코스가 될 수 있는 방안을 마련할 수 있다. 해당 프로젝트는 지역 협동조합을 구성하여 주민들이 사업을 기획하고 수익을 공정하게 분배할 수 있도록 하며, 지방자치단체와 협력하여 필요한 자금 및 기술지원을 받을 수 있도록 추진한다.

마지막으로 민간투자 부문이다. 광양만권경제자유구역 하동지구 내에는 두우레저단지 개발사업이 추진 중이다.[151] 두우레저관광단지는 골프장, 호텔, 테마빌리지 등이 조성될 예정으로 이러한 복합관광단지는 섬진강~남해안 권역 전체를 아우르는 광역관광 거버넌스 체계와 연계해 지역 발전의 시너지를 창출할 수 있다. 복합관광단지를 중심으로 섬진강과 남해안을 잇는 해수면~내수면 관광루트를 개발할 수 있도록 한다. 이러한 민간투자 사업은 광역 거버넌스 체계에서 중앙정부와 지방정부, 지역주민, 민간기업이 협력하여 추진할 수 있도록 하고, 민간투자가 활성화될 수 있도록 지원과 정책적 조정이 요구된다.

〈그림 5-6〉 섬진강~남해안 거버넌스 네트워크 구축



자료: 저자 작성

151) 하동뉴스(2023.2.15.)(검색일: 2024.8.20.)

06
결론 및 정책제언

제1절 요약 및 결론

섬·바다·강을 연계한 관광 네트워크 체계는 유역중심의 육·해상을 연계한 새로운 관광정책 패러다임이다. 네트워크형 관광개발은 관광산업의 지속가능한 발전과 관광활동 및 자원간의 연결성을 강화하여 지역과 국가의 관광산업을 효과적으로 육성하고 관리하기 위한 접근방식이다. 이에 따라 본 연구는 해당 네트워크가 지역 균형발전과 경제 활성화를 도모할 수 있는 방안을 모색하는 것을 목표로 하고 있다. 특히 초광역적 접근을 통하여 기존의 개별적·분절적인 관광자원 활용이나 정책적 분리의 한계를 극복하여, 섬·바다·강을 연결하는 통합적 관광 거버넌스를 구축하는데 중점을 두고 있다.

연구의 목적을 중심으로 하여 본 연구는 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 개념적 틀을 정립하고, 네트워크형 관광개발 정책동향과 국내·외 유역중심 네트워크형 관광개발 사례를 분석하였다. 네트워크형 관광개발은 개별 지자체가 하기 힘든 규모의 경제를 구현하여 지역별로 흩어져 있는 관광자원들을 연계하여 효율적으로 활용하고 있었다. 특히 국내의 네트워크형 관광개발 정책들은 거점 개발 방식에서 점차 네트워크형 개발 방식을

추구하는 방향으로 바뀌고 있었으며, 지역이 주도하고 중앙이 지원하는 상향식 네트워크형 관광개발을 추구하고 있는 것으로 나타났다. 이후 우리나라 5대강을 중심으로 하는 관광 네트워크 여건을 지역경제, 관광수요와 공급차원에서 분석하고, 실질적으로 국민들이 원하는 섬·바다·강과 연계한 관광상품과 정책을 수요조사를 통하여 도출하였다. 국민들은 특히 광역 차원에서 교통망에 대한 부분을 중요하게 여기고 있었으며, 실질적으로 접근성 제고를 위한 방안이 필요함을 시사하였다.

이를 바탕으로 하여 본 연구의 기본 정책방향을 핵심 키워드인 네트워크 차원에서 살펴보았다. 물리적 네트워크, 심리적 네트워크, 정보적 네트워크, 경제적 네트워크 구축으로 설정하고 각각의 방향에 맞는 주요 추진과제를 도출하였다.

첫째, 물리적 네트워크의 정책방향에서 구체적으로 섬·바다·강과의 접근성에 기반한 네트워크 구축을 제안하였다. 이는 국가 주도의 해양·내륙 교통망 연계 강화와 유역 내 그린(Green)·스마트(Smart) 모빌리티 체계 구축을 제안하였다. 이를 통하여 물리적 차원에서 관광객에게 관광자원과 유역으로의 접근성을 용이하게 하는 네트워크를 구축하고자 하였다.

둘째, 심리적 네트워크의 정책방향에서 섬·바다·강의 자원에 기반한 네트워크 구축을 제안하였다. 구체적으로는 종합적인 관광 네트워크 계획에 기반한 권역별 테마 관광자원 발굴 및 연계 상품화, 권역 내 패키지 상품 및 체류형 관광상품의 기획, 연계 유역의 스토리텔링에 기반한 광역관광 벨트 조성, 섬·바다·강의 유휴자원을 활용한 공간 네트워크 구축을 제안하였다. 이를 통하여 관광지에 대한 관광객의 심리적 접근성을 강화하고 재방문 의사를 높일 수 있을 것이다.

셋째, 정보적 네트워크의 정책방향에서 섬·바다·강의 정보체계에 기반한 네트워크 구축을 제안하였다. 이를 위해 섬·바다·강 유역을 통합한 관광정

보 플랫폼 구축, 섬·바다·강의 스마트 관광 환경 조성을 제안하였다. 현재는 섬·바다·강 유역의 관광정보가 각 지자체별로 분산되어 운영하고 있어 통합적인 정보를 제공하여 종합적인 여행상품 개발을 용이하게 한다. 또한 섬·바다·강 유역의 관광산업을 혁신하기 위해 블록체인과 인공지능 등 첨단 기술을 활용한 새로운 관광 생태계 구축을 제안하였다.

넷째, 경제적 네트워크의 정책방향에서 섬·바다·강의 거버넌스에 기반한 네트워크 구축을 제안하였다. 이는 다양한 이해관계자 간의 협력과 조정이 필요하며, 이를 통해 효과적인 정책 추진과 지속 가능한 관광 발전을 도모하고자 하였다. 이에 따라 섬·바다·강 유역 중심의 광역관광 거버넌스 체계 구축, 주민주도형으로 섬·바다·강과 연계한 관광사업 활성화, 섬·바다·강과 연계한 관광 민간 투자활성화의 기반 조성 등을 제안하였다.

이상의 종합적인 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 정책 추진과제는 아래 그림과 같다.

〈그림 6-1〉 섬·바다·강 관광 네트워크 구축을 위한 추진과제(안)



자료: 저자 작성

다음으로는 본 연구에서는 도출된 추진과제가 실질적으로 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크 구축에 적용될 수 있도록 섬진강~남해안 권역을 대상으로 시범모델을 제안하였다. 주요내용은 섬진강~남해안을 잇는 광역 관광루트 개발, 육·해상과 연계한 광역 관광교통망 구축 및 접근성 개선, 블루이코노미를 활용한 해양레저 활성화, 역사·문화·생태 자원을 활용한 스토리텔링형 연안관광 콘텐츠 개발, 섬진강~남해안 관광의 통합 정보체계 구축, 섬진강~남해안 광역관광의 거버넌스 구축, 주민주도형의 관광 활성화 및 지역경제선순환 구조의 창출 등으로 제시하였다.

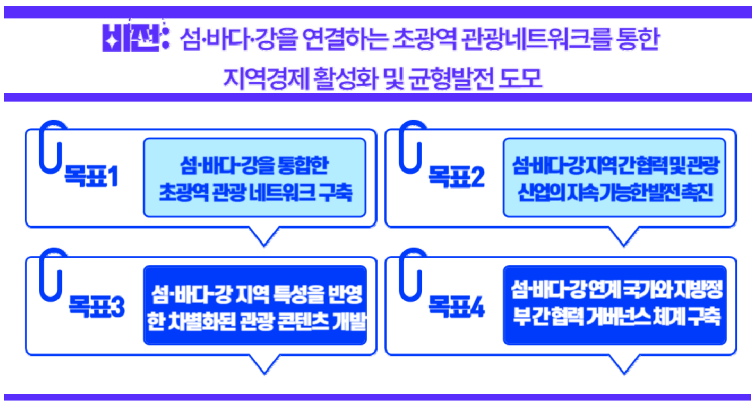
제2절 정책제언

섬·바다·강 유역을 중심으로 한 관광 네트워크 구축은 관광 수계자원의 네트워크를 활용한 새로운 관광정책 패러다임으로 활용할 수 있다. 본 연구에서 제시한 추진과제를 중심으로 섬·바다·강과 연계한 관광네트워크의 정책 방향성에 대한 논의를 확장하고 체계적으로 대응하기 위해서는 다음과 같은 사항을 제안하고자 한다.

첫째, 국가 차원에서 「(가칭) 섬·바다·강 초광역 네트워크 관광 국가전략」이 필요하다. 섬·바다·강 유역을 중심으로 한 관광 네트워크 중에서도 수도권과 같은 경제적 여건이 좋은 대도시 중심의 지역 개발계획은 지역적 불균형을 심화하고 있다. 그러므로 국가차원의 규제완화 및 정책지원 방안을 마련할 수 있는 체계적인 국가전략을 마련해야 한다. 이에 따라 섬·바다·강과 연계한 초광역 네트워크 관광 국가전략 비전은 '섬·바다·강을 연결하는 초광역 관광 네트워크를 통한 지역경제 활성화 및 균형발전 도모'를 기반

으로 해야 하며 수계자원을 중심으로 하는 육·해상 연계 관광정책을 수립해야 한다.

〈그림 6-2〉 섬·바다·강 초광역 네트워크 관광 국가전략 비전 및 목표(안)

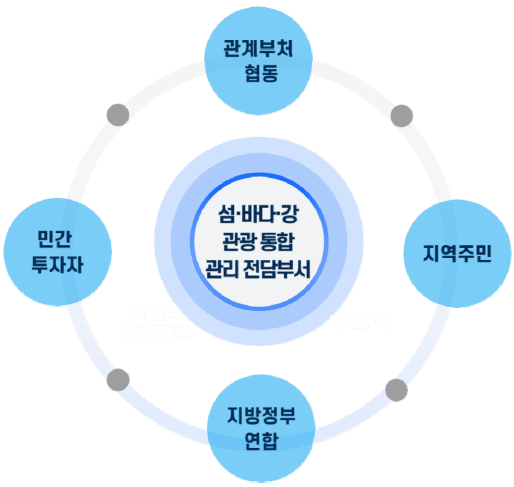


자료: 저자 작성

전략의 핵심은 섬·바다·강을 잇는 교통 및 관광 인프라 개발을 위한 전략적 계획 수립과 각 지역의 특성을 살린 관광 자원의 체계적 관리 및 활용 방안 마련이다. 또한 기존의 광역 관광개발의 한계를 극복하기 위하여 실질적으로 지역에 적용될 수 있는 초광역 통합적 관광 관리체계 구축이 필요하다.

둘째, 「(가칭) 섬·바다·강 초광역 네트워크 관광 국가전략」과 연계하여 또 다른 핵심 요소는 섬·바다·강을 초광역적인 관광자원으로 통합 관리할 수 있는 체계적인 거버넌스 구축이 필요하다. 이는 유역을 둘러싼 다양한 이해관계자들의 의견을 조율하여 초광역적 협력을 이끌어낼 수 있다.

〈그림 6-3〉 섬·바다·강 초광역 네트워크 관광 거버넌스 체계

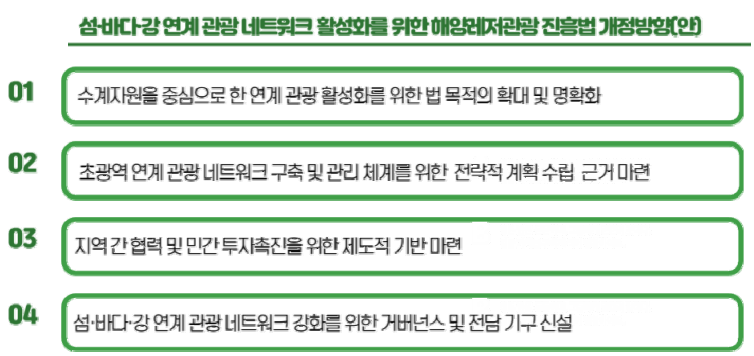


자료: 저자 작성

특히 이러한 거버넌스 체계의 핵심은 유역을 둘러싸고 있는 다양한 이해관계자의 의견을 통합·조정할 수 있는 섬·바다·강과 연계한 관광 통합 관리 전담부서의 설립이다. 예를 들어 현재 남해안을 중심으로 추진되고 있는 남해안 해양레저관광벨트 관광, 남부권 광역관광개발, 남해안 발전종합계획 등 다양한 국가계획은 해수부, 문체부, 국토부 등 다양한 부처에서 관리하고 있다. 이로 인해 해당 지역의 초광역 관광권을 총괄하는 컨트롤 타워가 부족한 상황으로 남해안권 관광진흥청(안) 설립을 제기하고 있다. 이러한 섬·바다·강과 연계한 관광 통합 관리 전담부서는 인접 시도간 유역 중심의 관광 활성화를 위한 공동 협약체결 및 전담 실무협의체 구성 등을 통한 행정적·재정적 협력 도모할 수 있다. 또한 전담부서를 중심으로 지역 주민과의 소통 및 참여를 활성화하여 지역 내부의 의견을 반영한 관광 개발을 추진할 수 있다. 마지막으로 전담부서를 기반으로 지역 내외의 전문가, 관계자들과의 협업을 통해 효율적인 정책을 실행할 수 있을 것으로 사료된다.

셋째, 국가 차원에서 섬·바다·강과 연계한 관광 네트워크의 지속 가능한 발전을 위해서는 법적·제도적 지원체계 구축이 필요하다. 해양관광 분야의 기본법 성격인 「해양레저관광진흥법」의 범위를 연안관광으로 확대·개정하여 지역 간 협력과 민간 투자가 활성화될 수 있도록 제도적 기반을 마련해야 한다. 현재 해양레저관광진흥법의 목적 조항에서 '해양레저관광자원의 관리와 보전'을 강조하고, '수계자원을 중심으로 한 연계 관광의 활성화'를 명시적으로 추가한다. 이를 통해 섬·바다·강 유역을 아우르는 통합적 관광 정책의 법적 근거를 마련할 수 있다. 또한 섬·바다·강을 연계한 초광역 관광 네트워크 구축을 위한 전략적 계획 수립과 관리 체계를 포함하기 위해서는 국가 차원의 종합 계획에 연계된 관광 네트워크를 포함시키고 이를 지원하는 법적 근거를 마련할 필요가 있다. 특히 민간부문의 투자를 유치하기 위해서는 규제 완화와 인센티브 제공을 통해 이들의 참여를 촉진하도록 한다. 또한 거버넌스 내에서 민간이 중앙정부와 지방정부 간 협력을 통하여 통합적 관광개발이 이루어지도록 해야 한다.

〈그림 6-4〉 「해양레저관광진흥법」 개정 방향(안)



자료: 저자 작성

이러한 법 개정 방안을 통해 섬·바다·강의 수계자원을 중심으로 하는 초광역 관광 네트워크의 구축이 법·제도적으로 뒷받침될 수 있다. 이는 국가와 지역 간 협력을 강화하여 국토의 해양관광 활성화를 도모할 수 있을 것으로 사료된다.

본 연구에서 제안하는 것처럼 섬·바다·강과 연계한 관광네트워크를 위한 추진과제 및 법·제도적 개선 방안을 바탕으로 수계자원 중심의 초광역 관광 네트워크가 국가차원에서 구축된다면, 지역 간 균형발전 및 우리나라 해양관광의 지속 가능성과 경쟁력을 한층 더 강화할 수 있을 것으로 기대한다.

참고문헌

국내 문헌

강정규(2014), 사회문화와 접목되어 가는 도로문화: 외국의 사례, 한국도로학회지: 도로, 16(4), pp. 80-93.

강희석·남태석(2017), 남해안의 해양관광 개발 정책 방향을 위한 전략 연구, 관광레저연구, 29(11), pp. 293-312.

강희찬(2015), 선택실험법을 이용한 서울시민의 생물다양성에 대한 비시장적 가치추정, 환경정책, 23(2), pp. 21-56.

경남연구원·부산연구원·울산연구원(2021a), 동남권 발전계획 수립 공동연구 최종보고서(부문별계획), 부산광역시·울산광역시·경상남도.

경남연구원·부산연구원·울산연구원(2021b), 동남권 발전계획 수립 공동연구 최종보고서(전략계획), 부산광역시·울산광역시·경상남도.

경상북도(2021), 낙동문화권 광역연계 협력 기본구상 및 타당성 조사.

관계부처합동(2021), 제1차 국가물관리기본계획(2021~2030).

관계부처합동(2021.10.14.), 초광역협력 지원전략(안).

국토교통부·부산광역시·전라남도·경상남도(2020.6.), 남해안권 발전종합계획 변경.

김부영(2014), 순위기반 컨조인트분석과 선택기반 컨조인트분석의 예측력에 대한 실증적 비교, 응용통계연구, 27(5), pp. 681-691.

김성윤·이희찬·최성임(2013), 선택실험법을 이용한 관광 레크레이션 가치추정: 경인아라뱃길을 대상으로, 관광학연구, 37(7), pp. 33-54.

김송이·박경열(2015), 광역관광개발에서 지역간 협력 요인이 사업집행 성과에 미치는 영향, 관광레저연구, 27(9), pp. 79-96.

김순양(2010), 정책과정분석에서의 정책네트워크(Policy Network) 모형-이론적 · 실천적 적실성의 검토 및 제언, 한국정책학회보, 19(4), pp. 177-210.

김윤영·신용석(2010), 대안적 광역관광권 개발계획으로서의 네트워크형관광개발에 대한 탐색적 연구, 서울도시연구, 11(3), pp. 123-138.

김윤태(2006), 산업 네트워크와 정부의 역할, 경제와 사회, pp. 202-226.

김종우·이연택(2010), 관광클러스터특성, 협력 및 지역관광경쟁력 간의 관계, 대한경영학회지, 23(1), pp. 405-425.

김형오·김동영·장세길(2018.6.11.), 전라북도 관광체류인구 증대 방안, 전북연구원 이슈브리핑, 171호, 전북연구원.

나주시청 내부자료(2023), 영산강 권역별 관광명소화.

다카나 히로후미(2017.11.15.), 인구감소에 대응한 관광진흥 및 지역자원개발, KRILA-CLAIR 2017 한일공동세미나 발표자료.

문화체육관광부(2009), 관광레저 활성화를 위한 강변 문화관광개발계획 수립 기초연구.

문화체육관광부(2022), 제4차 관광개발기본계획(2022~2031).

박경현·윤영모·정우성·고사론(2023), 초광역권 육성을 위한 정책과제, 국토정책 brief, 921호, 국토연구원.

박찬열·송화성(2018), 선택실험법을 활용한 지역공원의 관광자원 가치 추정, 지방정부연구, 22(3), pp. 343-360.

서울특별시(2023), 한강르네상스 2.0 그레이트 한강 프로젝트.

서철현. (2015), 방한 중국인 관광객의 관여도와 관광동기가 관광만족에 미치는 영향, 관광레저연구, 27(4), pp. 241-261.

손재영(2008), 컨조인트분석을 이용한 어촌관광 선택속성에 관한 연구: 동해안 어촌체험마을을 중심으로, 해양정책연구, 23(1), pp. 107-132.

신서영·장해진·양일선·정라나·이해영(2004), 컨조인트 분석을 이용한 한국 전통음식 관광상품 선택 속성에 관한 연구, 대한지역사회영양학회지, 9(5), pp. 654-662.

심원섭(2007), 아일랜드 투어리즘으로 부상하는 해양관광대국, 그리스, 한국관광정

책, 28호, pp. 124-127.

우석봉(2021), 일본 (지방)정부의 관광산업 육성 정책과 부산의 과제, 부산연구원.

우석봉·김아진(2021.2.), 동남권(부울경) 초광역관광 활성화 방안, BDI Insights, 부산연구원.

우석봉·김아진(2023), 동남권(부울경) 초광역관광 활성화 방안, 부산연구원.

월간경남(2021), [경남 핫플] 김해 낙동강레일파크, 철도길 따라 떠나는 가을여행, 월간경남, 2021년 10월호.

유윤희·노수향·이희찬(2018), 국내 하천의 공간분포패턴과 관광산업 영향력 분석, 관광연구저널, 32(9), pp. 5-17.

윤영모(2022), 초광역권 육성을 위한 관련 법 개정 의의와 향후 과제, 국토이슈리포트, 55호, 국토연구원.

이기종(2007), 동아시아 관광교류와 지역협력체제 모색, 호텔관광연구, 9(3), pp. 1-12.

이상용·윤희정·이승구(2013), 강변 관광개발에 대한 지역주민 인식과 태도, 관광경영연구, 17(2), pp. 209-226.

이승창·성승욱(2007), 컨조인트 분석을 이용한 여행사 패키지상품 개발 전략에 관한 연구, 한국항공경영학회 추계학술발표논문집, pp. 291-298.

이연택·김경희(2010), 의료관광의 정책네트워크 특성과 성과요인 간의 관계 분석, 관광연구논총, 22(2), pp. 269-289.

이영성·박년배·김태한(2004), 선택모형을 이용한 생태복원의 환경가치추정에 관한 연구: 청계천복원사업을 사례로, 국토계획, 39(3), pp. 165-177.

이종열·서진완·정준호(2012), 계층분석법(AHP)을 활용한 지역연계협력사업 활성화 방안에 관한 연구, 지방정부연구, 16(1), pp. 411-429.

이홍수(2017), 싱가포르의 국가 도시계획·개발기관, URA, 건축도시공간연구소.

이희찬(2007), 농촌관광경험이 농촌공익기능자원의 비이용가치에 미치는 영향, 농업경영·정책연구, 34(1), pp. 62-85.

이희천·박인규·전기환(2011), 워터프론트의 관광개발 전략에 관한 연구: 낙동강 구미지역을 중심으로, 관광연구, 26(2), pp. 303-327.

장희선·박창환·이훈(2023), 국내 관광산업 생태계 네트워크 분석, 관광학연구, 47(5), pp. 81-99.

전효재·김규호·정삼철(2009), 관광네트워크 구축을 위한 다지역 관광협력체계 개발, 한국문화관광연구원.

정규식·김영·서익진(2011), 수변 재생을 통한 도시 재생의 사례도시 비교분석: 유엔의 워터프런트 10대 원칙과 대한해협 양안의 중소도시를 중심으로, 도시행정학보, 24(4), pp. 267-298.

정지우·이원석·송명근·문준호(2020), 선택실험법을 통한 농촌관광 선택속성에 관한 연구, 호텔경영학연구, 29(1). pp. 199-211.

조시영·이광국·전재균·양위주(2019), 관광특구 활성화를 위한 내수면 관광자원화 전략: 가치프레임 분석을 중심으로, 수산경영론집, 50(3), pp. 59-71.

차미숙(2007), 해외의 섬 개발정책 사례와 시사점: 그리스 산토리니섬과 이탈리아 카프리섬을 중심으로, 국토, pp. 60-68.

차미숙(2016.10.24.), 인구감소시대, 관광진흥을 통한 지역 체재교류인구 증대전략, 국토정책 Brief, 588호, pp. 1-8.

최병두(2015), 네트워크도시 이론과 영남권 지역의 발전 전망, 한국지역지리학회지, 21(1), pp. 1-20.

최일선·이정아·홍장원·최지연(2020), 지역 해양관광 경쟁력 지수 체계화 연구, 한국해양수산개발원.

최자은(2011), 광역관광권의 역할에 대한 탐색적 연구, 동북아관광연구, 7(2), pp. 69-90.

최홍규(2009), 컨조인트 분석을 통한 새만금 관광개발 전략에 관한 연구, 농촌지도와 개발, 16권(3), pp. 615-641.

하동원(2012), 광역관광개발의 지역 간 네트워크 분석: 남해안관광벨트를 중심으로, 한국지역개발학회지, 24(3), pp. 173-193.

한국문화관광연구원(2023), 관광 트렌드 분석 및 전망 2023-2025.

한국문화관광연구원·한국관광개발연구원(2021.10.), 남부권 관광개발 기본구상 수립, 문화체육관광부.

한국해양수산개발원(2023.10.), 남해안 해양레저관광 활성화 방안 연구 중간보고서, 한국해양수산개발원 내부 자료.

해양수산부(2018), 해양관광자원 현황조사.

환경부(2021), 제1차 국가물관리기본계획(2021~2030).

황재희·최일선·이슬기·김예림·최지연(2022), 연안지역발전지수(CoDI) 개발 연구, 한국해양수산개발원.

황희정(2022), 대구경북 초광역관광 협력사업 기본구상, 대구경북연구원.

국외 문헌

Aall, C., Dodds, R., Sælensminde, I., & Brendehaug, E.(2015), Introducing the concept of environmental policy integration into the discourse on sustainable tourism: a way to improve policy-making and implementation?, Journal of Sustainable Tourism, 23(7), pp. 977-989.

Anselin, L.(1995), Local indicators of spatial association—LISA, Geographical Analysis, 27(2), pp. 93-115.

Brandão, F., Breda, Z., & Costa, C.(2019), Innovation and internationalization as development strategies for coastal tourism destinations: The role of organizational networks, Journal of Hospitality and Tourism Management, 41, pp. 219-230.

Centre for Liveable cities(2017), Urban systems studies-The active, Beautiful, clean waters programme: Water as an environmental asset.

Chaminuka, P., Groeneveld, R. A., Selomane, A. O., & Van Ierland, E. C.(2012), Tourist preferences for ecotourism in rural communities adjacent to Kruger National Park: A choice experiment approach, Tourism management, 33(1), pp. 168-176.

Country of Los Angeles(2022), LA river master plan 2022.

Cunha, J., Elliott, M., & Ramos, S.(2018), Linking modelling and empirical data to assess recreation services provided by coastal habitats: The case of NW Portugal, Ocean & Coastal Management, 162, pp. 60-70.

Deely, J. et al.(2023), Modelling domestic marine and coastal tourism demand using logit and travel cost count models, Economic Analysis and Policy, 77, pp. 123-136.

Demir, S.(2019), Determining suitable ecotourism areas in protected watershed are a through visibility analysis, Journal of Environmental Protection and Ecolo gy, 20, pp. 214-223.

Dimitrovski, D. et al.(2021), Understanding coastal and marine tourism sustainabilit y-A multi-stakeholder analysis, Journal of Destination Marketing & Manage ment, 19, p. 100554.

Dodds, R.(2020), Using a Participatory Integrated Watershed Management Approac h for Tourism, Tourism Planning & Development, 17(1), pp. 1-16.

Dodds, R., Ali, A., & Galaski, K.(2018), Mobilizing knowledge: determining key elem ents for success and pitfalls in developing community-based tourism, Curre nt Issues in Tourism, 21(13), pp. 1547-1568.

Elbe estuary working group(2012), Integrated management plan elbe estuary.

Fauziah, S., & Aryanto, R.(2012), Consumer Preferences toward Marine Tourism Are a, Journal The WINNERS, 13(2), pp. 156-164.

Fernandes, S., Brandão, F., & Costa, C.(2017), Network-based planning for the susta inable development of tourism destinations: conceptual approach, Revista Turismo & Desenvolvimento/Journal of Tourism & Development, 27-28(1), pp. 1719-1731.

Hanley, N., Wright, R. E., & Adamowicz, V.(1998), Using choice experiments to valu e the environment, Environmental and Resource Economics, 11(3), pp. 413-428.

Hearne, R. R., & Salinas, Z. M.(2002), The use of choice experiments in the analysis of tourist preferences for ecotourism development in Costa Rica. Journal of environmental management, 65(2), pp. 153-163.

Lade, C.(2010), Developing tourism clusters and networks: Attitudes to competition along Australia's Murray river, Tourism Analysis, 15(6), pp. 649-661.

Leotaud, N.(2006), Linking tourism to watersheds and people: a preliminary analysi s of the potential of the tourism sector to contribute to payments for watersh ed services in Dunns River, Ocho Rios, Jamaica and Speyside, Tobago, Who Pays for Water Project Document, 3, pp. 1-55.

Leung, A., Burke, M., & Scott, P.(2023), Tourism MaaS—The case for regional cities, Research in Transportation Business & Management, 49, p. 101017.

Loo, C. et al.(2015), How Much is a Healthy River Worth? The Value of Recreation-based Tourism in the Connecticut River Watershed, Policy & Environment, 18(1), pp. 44-59.

Masih, M. et al.(2018), Capability assessment and tourism development model verification of Haraz watershed using analytical hierarchy process (AHP), Environmental Monitoring and Assessment, 190, pp. 1-16.

Mohd Nasir, F., & Hanafiah, M. H.(2017), River cruise impact towards local community: An Exploratory Factor Analysis approach, Journal of Tourism, Hospitality & Culinary Arts (JTHCA), 9(2), pp. 1-14.

Nuraeni, S., Arru, A. P., & Novani, S.(2015), Understanding Consumer Decision-Making in Tourism Sector: Conjoint Analysis, Social and Behavioral Sciences, 169, pp. 312-317.

Oppewal, H., Huybers, T., & Crouch, G. I.(2015), Tourist destination and experience choice: A choice experimental analysis of decision sequence effects, Tourism Management, 48, pp. 467-476.

Pai, S., & Ananthakumar, U.(2017), Understanding tourist preferences for travel packages: a conjoint analysis approach, Asia Pacific Journal of Tourism Research, 22(12), pp. 1238-1249.

Pinto, H., & Cruz, A. R.(2012), Structuring a knowledge-based maritime cluster: Contributions of network analysis in a tourism region, Revista de Estudios Regionales, 95, pp. 101-118.

Port of London Authority(2019), The case for a river thames cultural vision.

Qi, X., & Mei, G.(2023), Network Resilience: Definitions, approaches, and applications, Journal of King Saud University-Computer and Information Sciences, 101882. pp. 1-25.

Sánchez-Rivero, M., Rodríguez-Rangel, M. C., & Fernández-Torres, Y.(2020), The Identification of Factors Determining the Probability of Practicing Inland Water Tourism through Logistic Regression Models: The Case of Extremadura, Spain, Water, 12(6), p. 1664.

Seliger, B., & Hyun-Ah, C.(2020), Toward a (Sub)-Regionalization of South Korea's Unification Policy—the Proposal of a Romantic Road for Gangwon Province, International Journal of Korean Unification Studies, 29(1), pp. 189-216.

Smith, T. F. et al.(2023), Impacts of tourism on coastal areas, Cambridge Prisms: Coastal Futures, 1(5), pp. 1-5.

St. Lawrence Action Plan 2011-2026(2021), Five year report 2016-2021 St. Lawrenc e Action Plan Achievements and Overview.

Suh, Y. K., & McAvoy, L.(2005), Preferences and trip expenditures: a conjoint analys is of visitors to Seoul, Korea, Tourism Management, 26(3), pp. 325-333.

Suh, Y. K., & McAvoy, L.(2005), Preferences and trip expenditures: a conjoint analys is of visitors to Seoul, Korea, Tourism Management, 26(3), pp. 325-333.

Thames 2050(2018), Thames estuary 2050 growth commission.

Thyne, M., Lawson, R., & Todd, S.(2006), The use of conjoint analysis to assess the impact of the cross-cultural exchange between hosts and guests, Tourism Management, 27(2), pp. 201-213.

Tsartas, P., Papatheodorou, A., & Vasileiou, M.(2014), Tourism development and policy in Greece, In European tourism planning and organisation systems: European Tourism Planning and Organisation Systems: The EU Member Sta tes, pp. 295-316, Channel View Publications.

Van Balen, M., Dooms, M., & Haezendonck, E.(2014), River tourism development: The case of the port of Brussels, Research in Transportation Business & Man agement, 13, pp. 71-79.

Vuksanović, N., Pivac, T., & Dragin, A.(2013), Contemporary trends in nautical touri sm on the example of European river cruising companies, Researches Revie ws of the Department of Geography, Tourism and Hotel Management, 42, pp. 122-138.

Więckowski, M.(2023), How border tripoints offer opportunities for transboundary tourism development, Tourism Geographies, 25(1), pp. 310-333.

Yustika, B. P., & Goni, J. I.(2020), Network structure in coastal and marine tourism: diving into the three clusters, Tourism Planning & Development, 17(5), pp.

515-536.

国土交通省 観光庁(n.d.), 訪日外国人旅行者周遊促進事業実施要領.

瀬戸内国際芸術祭実行委員会(2022), 瀬戸内国際芸術祭2022: 総括報告.

인터넷 자료

경기뉴스통신(2016.4.19.), 김해낙동강레일파크 개장준비 순항, http://www.kyunginews.com/mobile/article_comment.html?no=14270 (검색일: 2024.3.18.).

경기도 보도자료(2020.10.26.), 도, '한강 물고기 이야기' 등 6가지 주제 생태체험 프로그램 운영, https://www.gyeongnam.go.kr/board/view.gyeong?boardId=BBS_0000060&menuCd=DOM_000001350020010000&paging=ok&startPage=3&searchType=DATA_TITLE&searchOperation=AND&keyword=%EB%8F%99%EB%82%A8%EA%B6%8C&categoryCode1=A&dataSid=41509547 (검색일: 2024.4.15.).

경기일보(2022.12.26.), [기고] 한강~아라뱃길~서해 연결… 관광 핫플레이스로, https://www.kyeonggi.com/article/20221226580073(검색일: 2024.2.26.)

경상남도 보도자료(2021.3.3.), 동남권(부산 · 울산 · 경남) 연계, 체류형 관광지 도약 추진, https://www.gyeongnam.go.kr/board/view.gyeong?boardId=BBS_0000060&menuCd=DOM_000001350020010000&paging=ok&startPage=3&searchType=DATA_TITLE&searchOperation=AND&keyword=%EB%8F%99%EB%82%A8%EA%B6%8C&categoryCode1=A&dataSid=41509547 (검색일: 2024.4.15.)

고양특례시 보도자료(2019.4.11.), 고양시가 들려주는 '사람과 자연이 함께 숨 쉬는 한강하구 평화이야기' (검색일: 2024.3.10.).

곡성문화관광 홈페이지, https://www.gokseong.go.kr/tour (검색일: 2024.3.20.).

광양시청 홈페이지, https://gwangyang.go.kr/board.es?mid=a11007000000&bid=0057&act=view&list_no=161830 (검색일: 2024.8.23.).

광역관광주유루트 모델코스 책정 설명 홈페이지, https://www.mlit.go.jp/kankoch

o/shisaku/kankochi/kouikikankou.html (검색일: 2023.9.16.).

광주MBC(2023.5.23.), 영산강 자전거길을 아시나요?, https://www.youtube.com/watch?v=lqEn5GtYbko (검색일: 2024.3.12.).

광주드림(2023.10.22.), 2023 나주축제 영산강은 살아있다 '대박 행진!', https://www.gjdream.com/news/articleView.html?idxno=634937 (검색일: 2024.3.12.).

구글 지도, https://www.google.com/maps (검색일: 2024.10.14.).

국가수자원관리종합시스템 홈페이지, http://www.wamis.go.kr/ (검색일: 2024.3.28.).

국토교통성 관광청 홈페이지, https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/chihoyukyaku/contents/shienjigyo.html (검색일: 2024.8.5.).

나주문화관광 홈페이지, https://www.naju.go.kr/tour/festival/river (검색일: 2024.3.11.).

뉴시스(2022.12.17.), 김영록 전남지사 "한반도 빼닮은 영산강 느러지 명품관광지화", https://mobile.newsis.com/view.html?ar_id=NISX20221217_0002126664#_PA (검색일: 2024.3.8.).

대한민국 구석구석 홈페이지, https://korean.visitkorea.or.kr/main/main.do (검색일: 2024.8.5.).

대한민국 정책브리핑(2023.12.22.), 남부권 'K-관광 휴양벨트 구축'…정부, 10년간 3조 원 투입, https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148924073 (검색일: 2024.4.13.).

독일 로맨틱가도 홈페이지, https://www.romantischestrasse.de/?L=1 (검색일: 2024.4.16.).

동아일보(2023.10.23.), 세종시 이응다리, 지역문화매력 100선 선정, https://www.donga.com/news/Society/article/all/20231022/121788696/1 (검색일: 2024.3.11.).

디지털영암문화대전 홈페이지, https://yeongam.grandculture.net/yeongam (검색일: 2024.3.11.).

솔라시도 홈페이지, https://solaseado.go.kr (검색일: 2024.1.4.).

로맨틱가도 노선도, https://www.romantischestrasse.de/fileadmin/user_upload/RomantischeStrassePDFs/1deutsch/RoutenkarteRomantischeStrasseDeutsch.pdf (검색일: 2024.4.17.).

무안신문(2020.8.13.), 명품길 '영산강 강변도로' 드라이브 코스 각광, https://www.muannews.com/news/articleView.html?idxno=302996 (검색일: 2024.3.12.).

문화체육관광부 보도자료(2023.12.22.), 5개 시도 남부권 광역관광 개발해 케이-관광 중심지 만든다, https://www.mcst.go.kr/kor/s_notice/press/pressView.jsp?pSeq=20733 (검색일: 2024.4.13.).

부여군청 홈페이지, https://www.buyeo.go.kr/html/kr/ (검색일: 2024.3.11.).

서울경제(2022.11.14.), 한강서 크루즈 타고 상하이로…'서해뱃길' 10년만에 재시동, https://www.sedaily.com/NewsView/26DMG749FA (검색일: 2024.1.3.).

서울경제(2024.1.10.), '기회발전특구·해양레저관광 거점·고속철'…'해남 2030 프로젝트' 떴다, https://www.sentv.co.kr/news/view/676830 (검색일: 2024.2.26.).

서울경제(2024.3.27.), 난지한강공원서 요트·윈드서핑 즐기세요…서울수상레포츠센터 5월 개장, https://www.sedaily.com/NewsView/2D6SS2GGNE (검색일: 2024.3.28.).

서울관광재단 보도자료, https://www.sto.or.kr/press/7976_/7976 (검색일: 2024.3.28.).

서울시정정보(2023.6.12.), https://www.msnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=592169 (검색일: 2024.8.23.).

서울특별시 내부자료(2022), 한강변 보행 네트워크 조성, pp. 1-6.

서울특별시 보도자료(2023.3.9.), 오세훈 시장, 한강 중심의 글로벌 매력도시 청사진 그려…'그레이트 한강 프로젝트' 추진계획 발표, https://opengov.seoul.go.kr/press/28005178 (검색일: 2024.1.2.).

서울특별시 보도자료(2023.4.10.), 오세훈표 '서해뱃길 사업' 본격화…여의도 선착장 신규 조성, https://opengov.seoul.go.kr/press/28230867 (검색일: 2024.1.2.).

서울특별시미래한강본부 홈페이지, https://hangang.seoul.go.kr/ (검색일: 2024.3.28.).

세종빛축제 홈페이지, https://www.sejong.go.kr/bbs/R4381/list.do (검색일: 2024.3.11.).

세종시 홈페이지, https://www.sejong.go.kr/prog/tursmCn/tour/sub01_19/view.

do?cntno=27 (검색일: 2024.3.11.).

솔라시도 홈페이지, https://solaseado.go.kr (검색일: 2024.1.4.).

아시아경제(2024.1.24.), 곡성장미축제, 문체부 '예비 문화관광축제'로 지정, https://cm.asiae.co.kr/article/2024012416115767682. (검색일: 2024.1.15.)

아시아경제(2024.1.24.), 곡성장미축제, 문체부 '예비 문화관광축제'로 지정, https://cm.asiae.co.kr/article/2024012416115767682. (검색일: 2024.1.15.)

아주경제(2019.4.11.), 고양시가 들려주는 사람과 자연이 함께 숨 쉬는 한강하구 평화 이야기, https://www.ajunews.com/view/20190411144440682(검색일: 2024.3.10.)

연합뉴스(2013.7.11.), 섬진강 기차마을길, 드라이브코스 Best 10 선정, https://www.yna.co.kr/view/AKR20130711188200054(검색일: 2024.3.20.)

연합뉴스(2023.11.24.), 낙동강 낀 경남·부산 6개 지자체 관광 활성화에 힘 모은다, https://www.yna.co.kr/view/AKR20231124089600052(검색일: 2024.10.1.)

연합뉴스(2023.3.6.), 전남·경남 섬진강권 관광시대 연다…10일 광양서 선포식, https://www.yna.co.kr/view/AKR20230306109100054 (검색일: 2024.3.18.).

영암군청 홈페이지, https://www.yeongam.go.kr/home/historicalsite/mahan/yeongam.go (검색일: 2024.3.11.).

우리나라 생태관광 이야기 홈페이지, http://www.eco-tour.kr(검색일: 2024.3.15.)

인천광역시 보도자료(2023.8.2.), '아라뱃길 기능 활성화'논의 위해 유관기관 한자리에 -「수도권 공동생활권 협력 업무협약」 후속 대책 논의-, https://www.incheon.go.kr/IC010205/view?repSeq=DOM_0000000008109553&curPage=1&beginDt=&srchRepTitle=%EC%95%84%EB%9D%BC%EB%B1%83%EA%B8%B8&srchRepContents=&endDt=&srchMainManagerDeptNm= (검색일: 2024.1.3.).

인천일보(2023.8.2.), 경인아라뱃길 기능 활성화…인천·경기·서울 머리 맞댄다, https://www.incheonilbo.com/news/articleView.html?idxno=1205579 (검색일: 2024.1.3.)

인천일보(2023.8.7.), 서해뱃길 복원 급물살…찾고 싶은 인천 섬 만든다, https://www.incheonilbo.com/news/articleView.html?idxno=1206085 (검색일: 202

4.1.2.).

인천투데이(2023.7.26.), 한강아라뱃길서해 여객선 2026년 개통 인천 섬 관광활성화, https://www.incheontoday.com/news/articleView.html?idxno=232782 (검색일: 2024.1.2.).

자전거행복나눔 홈페이지, https://www.bike.go.kr/content.do?key=2006176999024 (검색일: 2024.8.22.).

전라남도 보도자료(2023.11.20.), 영암호, 서남권 복합관광 거점 육성 속도, https://www.jeonnam.go.kr/M7116/boardView.do?seq=1954577&infoReturn=&menuId=jeonnam0202000000&displayHeader=&searchType=0&searchText=%EC%98%81%EC%95%94%ED%98%B8&pageIndex=1&boardId=M7116&displayHeader= (검색일: 2024.1.3.).

조선일보(2023.6.9.), 경남·부산 6개 지자체 "이젠 낙동강 기적 만들겠다", https://www.chosun.com/national/2023/06/09/Q5PR74WSKBHBVHROCDKAA66AMQ/ (검색일: 2024.3.15.).

자전거행복나눔 홈페이지, https://www.bike.go.kr/content.do?key=2006176999024 (검색일: 2024.8.22.).

충청헤럴드(2018.6.22.), 금강-백제권역, 韓 테마여행 10선 '우수권역' 선정, https://www.ccherald.kr/news/articleView.html?idxno=4872#google_vignette (검색일: 2024.3.11.).

캐나다 해양수산부 홈페이지, https://www.qc.dfo-mpo.gc.ca/ (검색일: 2023.12.22.).

통영섬여행포털, https://www.badaland.com/badaland.web (검색일: 2024.8.5.).

티티엘뉴스(2020.12.11.), 대한민국 테마여행 10선의 금강백제권역 이색투어, https://www.ttlnews.com/article/KOREA/9154 (검색일: 2024.3.11.).

프레스존(2023.3.11.), 봄 소식 알린 광양매화축제 4년 만에 '팡파르', http://m.presszon.kr/article.php?aid=1287887984 (검색일: 2024.3.18.).

하동뉴스(2023.2.15.), 두우레저단지 5월 착공-인·허가 절차 마무리 단계, http://www.hadongnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=10924 (검색일: 2024.8.20.).

한강공원 홈페이지, https://hangang.seoul.go.kr/ (검색일: 2024.3.8.).

한강페스티벌 홈페이지, https://festival.seoul.go.kr/hangang (검색일: 2024.3.10.).

한국경제(2022.12.13.), 곡성 섬진강 기차마을 '한국관광 100선'…5회 연속 선정, https://www.hankyung.com/article/202212132782Y. (검색일: 2024.1.15.).

한국관광데이터랩, https://datalab.visitkorea.or.kr/datalab/portal/main/getMainForm.do (검색일: 2024.4.9.).

해남군 보도자료(2023.11.21.), 영암호 인근 해양관광레저 기반구축, 서남권 대표 복합문화예술공간 조성, https://www.haenam.go.kr/planweb/board/view.9is?dataUid=18e3368f5d542987015d63ee65c202ff&pBoardId=BBSMSTR_000000000131&nttId=94413&contentUid=18e3368f5d745106015d877ab2850a94&boardUid=18e3368f5fb80fdc015fdc4c2ac203e7&layoutUid=&nowPageNum=1 (검색일: 2024.1.3.).

해상교통안전정보시스템 홈페이지, https://mtis.komsa.or.kr/mn/view (검색일: 2024.8.5.).

햇빛정원도시 솔라시도 홈페이지, https://www.solaseado.com (검색일: 2024.1.3.).

헤럴드경제(2023.6.21.), 솔라시도, 첨단 생태·에너지·관광레저 거점도시로 육성, https://news.heraldcorp.com/village/view.php?ud=20230621000135 (검색일: 2024.1.4.).

현대해양(2023.4.6.), 해양관광 정책 총괄하는 '해양관광진흥법' 제정 본격화, https://www.hdhy.co.kr/news/articleView.html?idxno=18538 (검색일: 2024.8.1.).

Anselin, L.(2019), GeoDa workbook, https://geodacenter.github.io/documentation.html (검색일: 2024.8.22.).

Benesse Art Site Naoshima Homepage, https://benesse-artsite.jp/en/art/arthouse.html (검색일: 2024.8.9.).

Disney Cruise Homepage, https://disneycruise.disney.go.com (검색일: 2024.8.8.).

FGG Elbe 홈페이지, https://www.fgg-elbe.de/home.html/ (검색일: 2023.12.22.).

Great Lakes Commission 홈페이지, https://www.glc.org/ (검색일: 2023.12.22.).

Greek City Times(2022.7.14.), Electric Air taxis for Greece in 2026 will become a reality, https://greekcitytimes.com/2022/07/14/electric-air-taxis-for-greece-in-2026-will-become-a-reality/ (검색일: 2024.4.19.).

JR 니시니혼 미야지마페리, https://jr-miyajimaferry.co.jp/kr/ (검색일: 2024.8.22.).

KBS(2022.12.17.), 전라남도, 한반도 닮은 '영산강 느러지' 관광지 집중 육성, https://www.ikbc.co.kr/article/view/kbc202212170027 (검색일: 2024.3.8.).

KOSIS, https://kosis.kr/index/index.do (검색일: 2024.4.9.).

LA 지역 공공공사 홈페이지, https://ladpw.org/ (검색일: 2023.12.22.).

MBN 뉴스(2023.10.18.), "영산강은 살아있다" 나주시 열흘간 통합축제 열어, https://www.youtube.com/watch?v=caRY0bjVowg (검색일: 2024.3.11.).

NABIS 정책용어사전, https://www.nabis.go.kr/termsDetailView.do?menucd=189&gbnCode=S51&eventNo=29 (검색일: 2024.3.5.).

OECD(2020), OECD Tourism Trends and Policies 2020, https://doi.org/10.1787/6b47b985-en (검색일: 2024.4.17.).

St. Lawrence Action Plan 홈페이지, https://www.planstlaurent.qc.ca/en/our-history/ (검색일: 2023.12.22.).

Thames 2030 홈페이지, https://thamesvision.pla.co.uk/action-plan/ (검색일: 2023.12.22.).

Thames 2050 홈페이지, https://thamesvision.pla.co.uk/ (검색일: 2023.12.22.).

UK Government 홈페이지, https://www.gov.uk (검색일: 2023.12.22.).

Urban Redevelopment Authority 홈페이지, https://www.ura.gov.sg/ (검색일: 2023.12.22.).

Visit Greece Homepage, https://www.visitgreece.gr/transportation/by-air/ (검색일: 2024.4.19.).

Visit Singapore 홈페이지, https://www.visitsingapore.org/ (검색일: 2023.12.22.).

WhaTap, https://www.whatap.io/ko/blog/149/ (검색일: 2024.3.6.).

기타

연안관리법[시행 2023.6.28.] [법률 제19117호, 2022.12.27., 타법개정]

Hiroshi Sakamoto & Osamu Kuniyasu(2024.5.8.), 세토우치 DMO.

부 록

1. 선행연구 고찰

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
강(River)/내수면(Inland water) 관광 활성화 관련 연구			
1	- 과제명: 낙동문화권 광역연계 협력 기본구상 및 타당성 조사 - 연구자(연도): 경상북도(2021) - 연구목적: 국가균형발전 정책 기조를 반영하여 낙동문화권역을 중심으로한 광역연계협력사업 제시	- 문헌고찰 - 경제적 타당성 분석 - 파급효과 분석 - 사례분석 - SWOT분석	- 낙동문화권 개념 설정 - 관광 및 지역환경 분석 - 관련 계획 및 정책 분석 - 국내외 사례분석 - 관광수요추정 - 광역연계 협력사업 기본계획 제시 - 광역관광 연계협력 방안 제시 등
2	- 과제명: 관광레저 활성화를 위한 강변 문화관광개발계획 수립 기초 연구 - 연구자(연도): 문화체육관광부(2009) - 연구목적: 수변 연계 문화관광개발의 계획수립 모델 제시	- 문헌조사 - 사례분석 - 전문가 자문 - 현장조사	- 강의 문화관광적 의미 및 여건 분석 - 해외 강변 개발사례 분석 - 강변 문화관광권 개념 및 공간 범위 설정 - 강변 문화관광권 기본구상 수립 - 권역별 특성화 전략 방향 제시 - 강변 문화관광개발계획 수립 전략 제시
3	- 과제명: 강변 관광개발에 대한 지역주민 인식과 태도 -연구자(연도): 이상용·윤희정·이승구(2013) - 연구목적: 강변 관광개발에 대한 지역주민의 인식과 태도에 대한 실증적·객관적 연구를 진행	- 문헌고찰 - 설문조사 - 다중회귀분석	- 관광개발과 사회교환이론에 대한 개념고찰 - 관광개발에 대한 지역주민 인식 및 태도 개념고찰 - 강변 관광개발과 관련한 지역주민의 인식 및 태도에 대한 실증분석 실시
4	- 과제명: 관광특구 활성화를 위한 내수면 관광자원화 전략 - 연구자(연도): 조시영 외(2019) - 연구목적: 부산 수영강을 대상	- 문헌분석 - 가치프레임 분석	- 관광특구에 대한 문헌연구 - 가치프레임 선행연구 분석 - 수영강 리버크루즈 활성화와 관련된 이해관계자를 대상으로 인터뷰 및 가치프레임 분석 실시

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	으로 리버크루즈 관광자원화를 위한 정책 대안 제시		– 해양도시 내 내수면에 대한 관광학적 접근 연구 실시에 대한 학문적 의의제시
5	– 과제명: 워터프론트의 관광개발 전략에 관한 연구 – 연구자(연도): 이희천·박인규·전기환(2011) – 연구목적: 4대강 관광개발사업과 관련하여 낙동강 구미지역을 중심으로 수변공간 관광개발 전략 제시	– 문헌분석 – 사례분석	– 워터프론트의 개념과 특성 제시 – 워터프론트의 유형과 개발방식 제시 – 워터프론트 개발사례 분석(영국 템즈강, 미국 보스턴 워터프론트 등) – 워터프론트 개발에 관한 선행연구 분석 – 낙동강 구미 워터프론트 개발 및 관광기대효과 분석 – 낙동강 구민 워터프론트 개발 전략 제시
6	– 과제명: 국내 하천의 공간분포 패턴과 관광산업 영향력 분석 – 연구자(연도): 유윤희·노수향·이희찬(2018) – 연구목적: 하천의 특성 및 분포를 중심으로 패턴을 파악하고, 관광산업과의 연관성을 실증적으로 분석	– 공간계량분석	– 하천의 특성을 기반으로 지역 내 관광산업의 효과를 공간계량 접근방법으로 추정 – 국내 하천의 공간분포특성(하천의 규모에 따른 분류, 공간분포특성) – 하천의 공간자기상관성 분석 – 하천의 관광산업 영향력 분석
7	– 과제명: River tourism development: The case of the port of Brussels –연구자(연도): Van Balen, Dooms & Haezendonck(2014) – 연구목적: 항구지역의 내수면(강)관광을 경제적 영향을 평가하여 내수면 관광 인프라 투자 영향 제시	– 문헌고찰 – 시나리오 분석 – 사례연구	– 항구 내 강관광의 미래 경제적 영향 평가 – 시나리오 개발의 필요성 검토 – 브뤼셀 항구 사례연구 활용 시나리오 개발 방법 적용
8	– 과제명: The Identification of Factors Determining the Probability of Practicing Inland Water Tourism through Logistic Regression Models: The Case of Extremadura, Spain – 연구자(연도): Sanchez-Rivero,	– 문헌분석 – 로지스틱 회귀모델 분석	– Sun and Beach 관광의 대체로서 내수면(Rivers, Reservoris and Gorges)에 대한 고찰 내수면 관광 수요에 대한 고찰 – 스페인 사례지의 수상관광 가능성 확률 추정 – 호수자원을 기반으로 한 내수

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	Rodriguez-Rangel & Fernandez-Torres(2020). - 연구목적: 스페인 익스트레마두라 지역을 사례로 내수면(Inland water) 관광 활성화에 대한 결정요인 도출		면 관광의 지속 가능한 발전방안 제시
9	- 과제명: River cruise impact towards local community - 연구자(연도): Mohd Nasir & Hanafiah(2017) - 연구목적: 강 유람선 개발의 결과가 관광지의 지역사회에 미치는 영향 평가	- 설문조사 - 요인 분석	- 경제, 환경, 문화 및 사회적 영향이라는 네 가지 핵심 요소를 강조하는 설문조사를 통해 강 크루즈 관광 개발의 영향에 대한 지역사회 인식을 평가 - 관광개발 영향 차원이 네 가지 측면으로 구성되어 있음을 확인: 경제, 환경, 사회적 영향 및 문화적 영향
10	- 과제명: Contemporary trends in nautical tourism on the example of European river cruising companies - 연구자(연도): Vuksanović, Pivac, & Dragin(2013) - 연구목적: 크루즈 분야 해양관광의 현재 동향 조사	- 역사적 방법 (historical method) - 현장 연구 - 사례분석 - 설문조사	- 유럽 강 크루즈 회사가 관광의 현재 추세를 따르는 방식을 파악 미국의 지배적인 크루즈 회사인 "Grand Circle Cruise Line"을 경쟁적인 유럽의 크루즈 회사인 "Croisi Europe"의 비즈니스 트렌드 비교분석 - 다뉴브강 크루즈의 마케팅 계획 분석(제품, 가격, 판매 채널, 크루즈 홍보, 보다 정확한 시장 세분화(관광객 및 인력))
11	- 과제명: Linking modelling and empirical data to assess recreation services provided by coastal habitats - 연구자(연도): Cunha, Elliott, & Ramos(2018) - 연구목적: 생태계 서비스와 관련된 레크리에이션 및 관광 규모에 대한 새로운 지역/지역 평가를 제공	- InVEST Recreation model 분석 - 공식 관광 사회경제지수 - 빅데이터 분석(Flickr 위치정보 태그 사진 분석)	- 포르투 도시와 도우루 강 하구를 거쳐 북서 포르투갈 연안에 이르는 관광객 분포에 대해InVEST Recreation model과 공식 관광 사회경제지수를 비교분석 - 지역 규모의 Photo-User-Day 추정치를 비교하기 위해 생태계서비스와 관련된 레크리에이션 모델을 4개의 다양한 지역 규모에 적용 - 지역적 접근방식으로 해안 및 하구 생태계가 도우루 강 하구의 레크리에이션 및 관광 증가와 밀접하게 관련이 있음을 보여줌
12	- 과제명: Capability assessment and tourism development model	- 기술 분석 연구 (descriptive-analytical study)	- 하라즈(Haraz) 유역을 대상으로 집중 관광과 광역 관광을 위한 Hyrcanian 산림 관광 개발 모델

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	verification of Haraz watershed using analytical hierarchy process(AHP) – 연구자(연도): Masih et al.(2018) – 연구목적: 지속 가능한 개발 정책의 요구 사항을 충족하기 위해 장소의 관광 잠재력을 평가	– 현장 연구 – AHP – 델파이	을 기반으로 해당 지역의 생태 관광 역량 평가를 수행 – 적용된 모델을 바탕으로 경사도, 방향, 기본요소(인프라)가 최우선순위로 파악됨 – 유역의 관광개발 잠재력을 강화하고 생태계와 생물다양성을 보호하기 위해서는 적절한 개발 모델을 선택하는 것이 필요함을 제안
초광역관광/관광 네트워크 개발 관련 연구			
13	– 과제명: 관광 네트워크 구축을 위한 다지역 관광협력체계 개발 – 연구자(연도): 전효재·김규호·정삼철(2009) – 연구목적: 지역간 공동관광 활성화를 위한 지역간 협력 유도 및 지원방안 제시	– 문헌조사 – 광역·지역사례 공동연구 – 전문가 자문 – 전문가 의견조사	– 국내외 관광협력 추진사례 및 문제 점 분석 – 협력 문제점 분석 – 협력모델 발굴 – 다지역 관광협력체계 기본방향 및 추진전략 도출
14	– 과제명: 동남권(부울경) 초광역 관광 활성화 방안 – 연구자(연도): 우석봉·김아진(2023) – 연구목적: 동남권 광역관광정책 방향설정, 관광자원개발, 우선 추진 과제 도출	– 문헌조사 – 전문가 자문	– 초광역관광 연계협력 사례 – 동남권 광역관광 현황 – 동남권 초광역관광 관련계획 – 동남권 초광역관광 활성화 방안
15	– 과제명: 동아시아 관광교류와 지역협력체제 모색 – 연구자(연도): 이기종(2007) – 연구목적: 동아시아 관광교류 협력 방안 모색	– 문헌조사 – 관광현황 및 정책 과제 분석 – 지역협력체제 현황 분석	– 동아시아 평화 위협과 관광 환경 파악 – 동아시아 관광현황과 관광정책 과제 분석 – 동아시아 지역협력체제 현황 분석 – 동아시아 지역협력체제 구축 방안 제시 – 동아시아 관광협력 방안 제시
16	– 과제명: 관광클러스터특성, 협력 및 지역관광경쟁력 간의 관계 – 연구자(연도): 김종우·이연택(2010) – 연구목적: 관광클러스터특성들과 조직간 협력 간의 관계 그리고	– 설문조사 – 변수 간 인과관계 검증	– 관광클러스터특성, 조직간협력 및 지역관광경쟁력 간의 관계를 실증 검증 – 관광클러스터특성 개선→조직간 협력 촉진→지역관광경쟁력 강화 주장에 대한 이론적 근거 제

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	조직간협력과 지역관광경쟁력 간의 관계 실증 검증, 정부·관광사업체· 학계·지역사회 등의 역할 논의		시 – 클러스터에서 일어나는 현상들 간 인과관계 밝힘 – 각 주체들간 역할 제안 – 관련 사업들간 우선순위 정보 제공
17	– 과제명: 광역관광개발의 지역간 네트워크 분석: 남해안관광벨트를 중심으로 – 연구자(연도): 하동원(2012) – 연구목적: 지역 간 네트워크 구조 실증 분석	– 설문조사 – 사회네트워크 분석 – 지역 간 네트워크의 밀도, 중심성, 구조 분석 – 지역의 정보공유 네트워크의 구조적 특징 분석	– 남해안관광벨트 네트워크 특징 분석 – 남해안관광벨트 네트워크 구조 분석 – 광역관광개발 계획 및 운영 대안 제시
18	– 과제명: 대안적 광역관광권 개발계획으로서의 네트워크형 관광개발에 대한 탐색적 연구 – 연구자(연도): 김윤영·신용석(2010) – 연구목적: 네트워크형 관광개발 제안	– 문헌조사 – 개발 현황분석 – 전략 분석	– 우리나라 광역관광권 개발 배경과 추진 현황 파악 – 기존 광역관광권 개발계획에 이용된 거점관광개발에 대한 문제점 분석 – 대안 제시를 위한 네트워크형 관광개발전략 및 네트워크 관광개발방식의 가능성 검토 – 네트워크형 관광개발 제안 – 실현을 위한 정책적 과제 제시
19	– 과제명: 광역관광권의 역할에 대한 탐색적 연구 – 연구자(연도): 최자은(2011) – 연구목적: 광역권관광개발의 역할정립을 위한 고찰	– 문헌조사 – 제도 분석 – 관광계획체계 분석	– 광역관광권의 개념과 역할 검토 – 유사사례(제도) 분석 – 기존 관광개발 계획 내 광역관광권 위상 검토 – 추진현황 검토 – 광역관광권 역할과 발전방향 제시
20	– 과제명: 광역관광개발에서 지역간 협력 요인이 사업집행 성과에 미치는 영향 – 연구자(연도): 김송이·박경열(2015) – 연구목적: 광역관광개발에서 지역간 협력 요인이 사업집행 성과의 차이에 미치는 영향 분석	– 설문조사	– 지역간 협력 초기 조건이 사업집행성과에 미치는 영향 검증 – 지역간 협력 요인들이 어떠한 조절 효과를 갖는지 검증 지역간 협력 초기 조건이 사업집행 성과에 영향을 미치는 관계속에서 지역간 협력 요인은 조절효과가 있는 것으로 밝혀짐 – 광역관광개발계획을 수립하기

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
			에 앞서 협력 주체간 사업 추진의 필요성을 제고시키는 것이 사업 실행 성과를 제고시키는 중요 변수가 될 수 있음을 시사
21	– 과제명: 계층분석법(AHP)을 활용한 지역연계협력사업 활성화 방안에 관한 연구 – 연구자(연도): 이종열·서진완·정준호(2012) – 연구목적: 지역연계협력사업 문제점 진단	– 전문가 설문조사 – 담당자 인터뷰 – 계층분석법(AHP)	– 연계협력사업에 대한 문제점을 사업주체, 법규정, 운영방식, 예산으로 구분하여 연계협력사업 문제점의 중요도 및 우선순위 분석 시도 – 전체 측정요소의 중요도 및 우선순위를 보면 '연계협력사업의 독립적인 예산 확보 부족이 가장 중요한 것으로 나타남. 제2, 제3 중요도에서도 모두 예산 관련 부분이 차지
22	– 과제명: 남해안의 해양관광 개발 정책 방향을 위한 전략 연구 – 연구자(연도): 강희석·남태석(2017) – 연구목적: 남해안의 해양관광산업의 접근성과 문제점 제기를 통한 발전 방향 제시	– SWOT분석 – 문헌조사 – 사례분석	– 해양관광의 활동 유형 및 개발 특성 조사 – 해양관광 산업의 마케팅 상품 전략 분석 – 해외 해양관광 성공사례 분석: 호주 그레이트배리어리프, 뉴질랜드 남섬 밀퍼드 사운드, 그리스 산토리니 이아와 피라, 일본 나오시마 섬, 일본 테시마 섬, 싱가포르 센토사 등 – 협력적인 거버넌스 구축을 통한 남해안권 해양관광의 성공적인 모델 제시
23	– 과제명: Developing tourism clusters and networks – 연구자(연도): Lade(2010) – 연구목적: 호주 머레이 강에 있는 4개 지역센터의 관광산업 내 네트워크 개발의 중요성과 정도 분석	– 사례분석 – 설문조사	– 클러스터 개발에 대한 지역 비즈니스 커뮤니티의 태도 분석 – 경쟁에 대한 태도, 협력의 특징, 클러스터 특성 등 분석 – 클러스터링 개념을 완전히 채택한 지역이 관광 지출 및 숙박 관광 측면에서도 더 성공적인 경향이 있음을 밝힘
24	– 과제명: Innovation and internationalization as development strategies for coastal tourism destinations – 연구자(연도): Brandão, Breda, & Costa(2019)	– 온라인 · 전화 설문조사 – 대면 인터뷰 – 소셜 네트워크 분석(SNA)	– 아베이루 해안지역에 위치한 관광 관련 이해관계자를 대상으로 관광혁신발전을 위해 구축된 국제 관계의 기본구조와 프로세스를 식별 – 실증적 분석을 통해 관광회사

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	- 연구목적: 연안 관광지에 위치한 관광업체의 혁신 성과와 네트워크 혁신 프로세스를 분석		는 주로 다른 조직보다는 해당 분야의 다른 회사와 협력하여 혁신을 이룬다는 사실을 확인함 - 경쟁력을 높이는 국제 네트워크를 기반으로 혁신 전략을 설계할 수 있음을 제언
25	- 과제명: Network-based planning for the sustainable development of tourism destinations: conceptual approach - 연구자(연도): Fernandes, Brandão & Costa(2017) - 연구목적: 관광목적지의 지속가능한 발전을 위한 네트워크 기반 관광개발 과정의 개념적 프레임워크 설정	- 문헌고찰	- 지속 가능한 관광목적지의 네트워크 관광 개발의 이해 - 지속 가능한 관광목적지 개발을 위한 네트워크 기반 모델 구축
26	- 과제명: Structuring a knowledge-based maritime cluster - 연구자(연도): Pinto & Cruz(2012) - 연구목적: 알가르베 지역의 원동력 중 하나로 해양 클러스터를 통합할 수 있는 가능성에 대해 논의	소셜 네트워크 분석 (SNA) 이해관계자 인터뷰	- 포르투갈 알가르베 지역 해양 클러스터를 매핑하고, 중심 행위자와 가능한 구조적 허점을 식별 CCDR이 클러스터의 공식적인 통합 과정에서 중심 역할을 맡을 수 있는 적절한 위치에 있음을 확인 - 개발 및 클러스터 형성의 지역적 측면을 다루는 데 있어서 소셜 네트워크 분석의 관심을 강조
연안/유역 중심 관광 관련 연구			
27	- 과제명: Modelling domestic marine and coastal tourism demand using logit and travel cost count models - 연구자(연도): Deely et al.(2023) - 연구목적: 아일랜드 거주자들의 연안관광 수요 결정요인 분석	- 문헌분석 - 설문조사 - TCM(여행비용접근법) - 로짓분석	- 연안관광의 정의 - 연안관광 관련 선행연구 분석 - 아일랜드 연안관광 수요 결정요인 분석 - 해양스포츠 참여 경험, 소득, 결혼여부가 아일랜드 여행의 숙박일과 높은 상관관계를 가짐 - TCM 분석 결과 소비자 잉여 추정치는 실제 지출액의 두 배 이상 높은 것으로 분석
28	- 과제명: Impacts of tourism on coastal areas - 연구자(연도): Smith et	- 문헌분석 - 빅데이터 분석 - 감성분석	- 관광이 연안지역에 미치는 영향을 분석하기 위해 Scopus 및 Web of Science 데이터베이스

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	al.(2023) – 연구목적: 관광이 연안의 사회, 경제, 문화, 환경에 미치는 영향을 빅데이터 분석 기법을 활용하여 감성분석 실시		의 논문 분석 – 연안관광의 환경, 문화, 사회적 영향을 다룬 논문은 부정적인 정서가 높은 반면 경제적 영향을 분석한 연구는 긍정적인 정서가 높은 것으로 나타남 – 최근 관광산업은 부유한 엘리트의 이익을 위해 사람과 장소를 착취하는 광범위한 글로벌 비즈니스로 변화하고 있다고 비판
29	– 과제명: Using a Participatory Intergrated Watershed Management Approach for Tourism – 연구자(연도): Dodds(2020) – 연구목적: 지속 가능한 레저관광 활성화를 위한 참여통합유역관리 접근방식(Participatory Integrated Watershed Management) 적용 방안 도출	– 문헌분석 – 설문조사 – 심층인터뷰 – 통계분석	– 참여통합유역관리(PIWM) 시스템 개념 설명 – 관광분야의 PIWM 방식 적용을 위한 단계별 프로세스와 주요 과제 제시 – 정책 제언 : PIWM 접근방식을 사용하여 경제성장에 초점을 맞춘 전통적인 관광 관리가 아니라 유역의 보전 및 보호를 위한 근본적인 목표를 보장해야함을 제언
30	– 과제명: Linking tourism to watersheds and people: a preliminary analysis of the potential of the tourism sector to contribute to payments for watershed services in Dunn's River – 연구자(연도): Leotaud(2006) – 연구목적: 자메이카 Dunn's River 지역의 유역서비스와 사람, 관광 연계 방안 제시	– 문헌분석 – 설문조사 – 심층인터뷰 – 사례분석 – willingness to pay 분석	– 본 보고서는 아래 질문의 해답을 찾는 방식으로 진행 – 관광부문은 유역서비스의 수혜자인가? 그렇다면 관광부문에 대한 유역서비스의 가치는 무엇인가? – 관광부문은 유역 서비스 이용에 대한 비용을 지불할 의사가 있는가? – 유역 인근의 가난하고 취약한 지역사회는 유역서비스를 제공할 능력이 있는가? – 관광부문의 유역서비스에 대한 잠재적 지불 메커니즘은 무엇인가?
31	– 과제명: How border tripoints offer opportunities for transboundary tourism development – 연구자(연도):	– 문헌분석 – 프레임워크 개발	– 트라이포인트 지역에서의 관광요소를 국경 인근에 위치한 장소성, 문화성, 지정학적·역사적·상징적 가치성, 탈국경화에서 오는 매력도 등을 꼽음

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	Wieckowski(2023) – 연구목적: 세 국가의 국경이 물리적으로 만나는 지점(tripoints)에서의 관광 개발 방향과 공간계획 모델에 대한 제안		– 관광산업에서 트라이포인트의 관심이 높아지고 있는 중요한 요인으로 각 국가의 경계가 사라지는 공간에서 세 국가 간 차별화된 문화적 특성이 관광객들에게 매력도로 다가올 수 있다고 언급
32	– 과제명: Network structure in coastal and marine tourism – 연구자(연도): Yustika & Goni(2020) – 연구목적: 네트워크 구조 이론을 이용하여 연안해양관광의 이해관계자와 이들의 관계 구조적 패턴을 파악	– 네트워크 분석 – 인터뷰 – 포커스 그룹 토론(Focus Group Discussions)	– 전체 네트워크 그래프를 통해 인도네시아 천섬(Thousand Islands)의 연안해양관광이 대부분 정부기관으로 둘러싸인 지역사회 기반 관광임을 확인함 – 정책 입안자들이 해양 운송, 물 및 에너지 공급 관리, 자연 및 문화적 매력의 혁신, 인적 자원 개발 확대와 관련된 문제를 해결하기 위해 이해관계자 협력을 향상시키는 것을 제안
33	– 과제명: Understanding coastal and marine tourism sustainability–A multi–stakeholder analysis – 연구자(연도): Dimitrovski et al.(2021) – 연구목적: 북유럽 해안지역의 국경 간 지역에서 해안 및 해양관광의 지속 가능성에 대한 이해관계자의 인식 조사	– 혼합 연구 방법 – 설문조사 – 워크숍 – 인터뷰	– 해안, 해양 및 크루즈관광의 지속 가능성에 대한 전체적인 이해를 제시 – 정량적 연구로는 크루즈 관광객의 태도, 규범 및 행동을 조사 – 질적연구로는 공공 부문과 NGO의 지속 가능성 인식을 조사 – 크루즈 관광객(개인)과 목적지 마케팅 담당자 및 정책 입안자(조직)의 관점을 모두 고려하여 기존 지식에 기여
34	– 과제명: Introducing the concept of environmental policy integration into the discourse on sustainable tourism: a way to improve policy–making and implementation? – 연구자(연도): Aall et al.(2015) – 연구목적: 지속 가능한 관광산업 발전을 위한 환경정책통합(EPI) 접근방식의 적용 및 평가	– 문헌분석 – 국가별 정책 비교·분석 – 인터뷰	– 지금까지 관광정책의 효과성과 성과여부는 목적지의 순편익보다는 관광객 수나 총 지출에 따라 결정 – 지속 가능한 관광정책은 조세, 교통, 주택, 사회개발, 환경보존, 자원관리 등 다른 부문과의 긴밀한 조정 필요 – 지역차원의 관광정책 성공을 위해서는 국가차원의 가이드라인 필요
35	– 과제명: Mobilizing	– 문헌분석	– 지역사회기반 관광이란 지역

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	knowledge: determining key elements for success and pitfalls in developing community-based tourism - 연구자(연도): Dodds, Ali & Galaski(2018) - 연구목적: 지역사회 기반 관광(CBT, Community-based tourism)에 대한 고찰과 활용방안 모색	- 사례연구	공동체의 주도로 진행되는 관광으로 그에 따른 사회경제적 이익이 지역사회 이익이 되는 관광의 한 형태 - 국가별 CBT 프로그램 개발의 진행상황을 모니터링하고 제약요인과 성공요인 제시 - CBT 프로그램의 성공여부는 재정요인에 있으며, 주민교육 및 역량 구축을 통한 장기적인 접근방식과 벤처 및 민간기업과의 파트너십을 통한 시장적 접근 필요
36	- 과제명: Determining suitable ecotourism areas in protected watershed area through visibility analysis - 연구자(연도): Demir(2019) - 연구목적: 터키 유역의 경관, 문화, 역사 경관분석을 통한 지속 가능한 관광전략 수립	- 문헌분석 - 사례연구 - 전문가 설문조사 및 인터뷰 - AHP 분석 - GIS 분석	- 터키 Mary Valley 현장조사를 통해 자연적, 문화적, 역사적 가치가 높은 지점을 표시하고 AHP 분석으로 우선순위 지정, 오버레이 분석을 통해 GIS 환경에서 자연, 문화 및 역사적 경관 자원의 가시 영역을 결정한 뒤 최종 지속가능한 관광지역에 대한 민감도 가시영역 도출 - 경관평가를 결합한 가시성 분석방법은 보호유역의 자연적, 문화적, 역사적 경관을 기반으로 관광전략을 수립하는데 유용한 방법으로 활용 기대
37	- 과제명: How Much is a Healthy River Worth? The Value of Recreation-based Tourism in the Connecticut River Watershed - 연구자(연도): Loo et al.(2015) - 연구목적: 강 유역에서 이행되는 레크리에이션 활동 가치를 평가하고 지역의 관광 수익 및 일자리 창출로 어떻게 연결되는지 입증	- 문헌분석 - 사례연구 - 설문조사 - 진술선호 기법 - GIS 분석	- 강유역에서의 레크리에이션 기반 지출액을 추정하고 단위면적당 금액으로 환산, 야생동물 및 사냥을 통한 수익보다 담수 기반 활동의 경제적 가치가 더 크다는 것을 입증 - 코네티컷 강 유역에서 1억 7천만 달러의 레크리에이션 낚시 지출이 공급망 수익에 연간 2억 680만 달러를 기여하고 주변 지역의 4,626개의 일자리 지원하고 있음을 도출

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
분석방법론(컨조인트 분석 등)			
38	- 과제명: 컨조인트 분석을 이용한 여행사 패키지상품 개발 전략에 관한 연구 - 연구자(연도): 이승창·성승욱(2007) - 연구목적: 소비자 욕구를 반영한 패키지여행상품의 개발방안 제시	- 문헌고찰 - 컨조인트 분석	- 컨조인트 분석의 개념과 절차 - 패키지 여행상품에 대한 컨조인트 분석 실시(여행장소에 대한 선택속성이 가장 높음) -정부, 여행업체, 관광객 다차원의 패키지여행상품의 발전방안 제시
39	- 과제명: 농촌관광경험이 농촌 공익기능자원의 비이용가치에 미치는 영향 - 연구자(연도): 이희찬(2007) - 연구목적: 이용가치로서 농촌관광활동이 농촌 공익기능자원의 비이용 가차에 미치는 영향을 규명	- 설문조사 - 조건부가치측정법 - 컨조인트 분석	- 전국 1,653 가구를 대상으로 농촌관광 활동 유무에 따른 농촌 공익기능의 편익을 비교 분석한 결과 농촌관광 참여자 그룹의 가구당 평균 WTP는 105,248원, 비참여자 그룹은 79,529원으로 추정됨 - 농촌 관광 활동유무에 따라 농촌의 공익기능에 대한 가치 평가가 상이하다는 결론 도출
40	- 과제명: 선택실험법을 이용한 서울시민의 생물다양성에 대한 비시장적 가치 추정 - 연구자(연도): 강희찬 외(2015) - 연구목적: 한국의 생물다양성에 대한 비시장적 가치를 추정하고 전체 생물다양성의 비시장적 가치 추정	- 문헌고찰 - 설문조사 - 컨조인트 분석	- 한국의 생물종다양성에 대한 서울시민이 평가하는 가치는 총 202,264원으로 추정 - 속성별로 살펴보면, 서울시민은 '야생동식물종 관리'정책에 대해 친숙한 생물종보다 멸종위기종 관리에 더 높은 가치를 부여하는 것으로 나타남 - 이는 그동안 정부의 멸종위기종 중심의 생물종다양성 보전 정책의 결과라고 판단할 수 있음
41	- 과제명: 컨조인트분석을 이용한 어촌관광 선택속성에 관한 연구: 동해안 어촌체험마을을 중심으로: 동해안 어촌체험마을을 중심으로 - 연구자(연도): 손재영(2008) - 연구목적: 어촌관광지를 관광목적지 선택속성과 어촌관광 패키지상품 개발 방안 도출	- 문헌고찰 - 설문조사 - 컨조인트 분석	-해양관광과 어촌관광의 차이를 비교하여 어촌관광 개념 도출 -선택속성 개념 고찰 -어촌관광 선택속성 및 속성수준 도출 -어촌관광 패키지 상품 제안

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
42	- 과제명: 선택실험법을 이용한 관광 레크레이션 가치추정 : 경인 아라뱃길을 대상으로 - 연구자(연도): 김성윤 외 (2013) - 연구목적: 경인 아라뱃길이 창출할 수 있는 관광 및 레크리에이션 기능의 가치 평가	- 문헌고찰 - 전문가그룹과 포커스 그룹 설문조사 -선택실험방법 -지불의사액(MWTP) 분석	-선택 실험 방법을 통해 관광 및 레크리에이션 기능의 속성과 수준을 평가 -전문가 그룹과 포커스 그룹 설문조사를 통해 4가지 속성(레크리에이션 활성화 수준, 수질, 관광 명소 수, 크루즈 여행 의향) 도출
43	- 과제명: 선택실험법을 활용한 지역공원의 관광자원 가치 추정 - 연구자(연도): 박찬열·송화성 (2018) - 연구목적: 지역공원이 지닌 다양한 가치를 관광자원의 관점에서 추정하여, 지역공원 개발·운영 정책에 대한 시사점을 도출	- 문헌고찰 -선택실험방법 -한계지불의사금액 분석	-전통적인 공원의 기능부터 여가·관광지로서의 기능까지 다양한 속성에 대한 가치를 선택실험법을 이용하여 추정 -조건부 로짓 모형을 통해 각 대안에 대한 선택확률과 한계지불의사금액을 추정
44	- 과제명: The use of choice experiments in the analysis of tourist preferences for ecotourism development in Costa Rica - 연구자(연도): Hearne & Salinas(2002) - 연구목적: 코스타리카의 바르바 화산 지역 개발과 관련하여 선택 실험을 사용하여 국내 및 국제 관광객의 선호도를 분석	- 문헌고찰 - 설문조사 - 선택실험법	- 코스타리카의 바르바 화산 지역 개발과 관련하여 국내 및 국제 관광객의 선호도 분석 - 관광객들의 선호 요소로 개선된 인프라, 관찰탑과 피크닉 구역이 있는 공중 트램, 더 많은 정보 제공, 낮은 입장료가 도출 -외국인 관광객은 일부 산책로에 대한 접근 제한을 포함하는 것을 선호한 반면, 코스타리카 관광객은 제한에 대한 특별한 선호를 보이지 않는 것으로 분석
45	- 과제명: Preferences and trip expenditures: a conjoint analysis of visitors to Seoul, Korea - 연구자(연도):Suh & McAvoy(2005) - 연구목적: 유럽, 북미, 일본의 서울 방문 국제 도시 여행객들의 선호도를 분석하고, 속성이나 활	- 문헌고찰 - 설문조사 - 컨조인트 분석	- 일본 여행객은 주로 '유형' 속성(쇼핑)에 중점을 두었고, 유럽과 북미 여행객은 '무형' 속성(지역 문화)을 가장 가치 있게 평가 -비즈니스 여행객이 레저 여행객보다 총 지출이 더 많은 것으로 분석 - 도시가 국제 여행객을 위한 마케팅 계획을 개발하는데 시사점

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	동에 대한 선호와 지출 간의 관계를 규명		제공
46	– 과제명: Understanding Consumer Decision-Making in Tourism Sector: Conjoint Analysis – 연구자(연도): Nuraeni, Arru, Novani(2015) – 연구목적: 청소년의 여행지 선택과 의사결정 과정을 컨조인트 분석을 통해 선호 속성 평가	– 문헌고찰 – 설문조사 – 컨조인트 분석	– 인도네시아 청소년들은 국내 여행보다는 해외여행, 친절한 지역주민 성향, 지역특화성을 지닌 관광지 조합을 가장 선호하는 것으로 나타남 – 또한 연령, 성비, 거주지역에 관계없이 소득만이 관광지 선호에 영향을 미치는 변수임을 도출
47	– 과제명: Tourist destination and experience choice: A choice experimental analysis of decision sequence effects – 연구자(연도): Oppewal, Huybers & Crouch(2015) – 연구목적: 선택실험을 통해 여행 목적지와 관광유형에 대한 정보가 휴가지 선택에 어떤 영향을 미치는지 실증분석 실시	– 문헌고찰 – 설문조사 – 컨조인트 분석	– 설문참여자들에게 4개의 여행 기획상품에 대한 시나리오를 제시하고 가장 선호하는 상품을 선택하도록 유도 – 그 결과 정보를 제시하는 순서와 시차가 여행선택에 큰 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 활동정보보다는 장소이름에 더 큰 반응을 보이는 것으로 나타남
48	– 과제명: Understanding tourist preferences for travel packages: a conjoint analysis approach – 연구자(연도): Pai & Ananthakumar(2017) – 연구목적: 인도 관광객들이 여행패키지를 결정할 때 선호되는 요인 분석	– 문헌고찰 – 설문조사 – 컨조인트 분석	– 가격, 호텔등급, 숙박기간, 목적지, 계절 등의 속성을 고려하여 25개의 여행상품 조합을 응답자에게 제시 – 분석결과 봄에 비행기를 이용하여 5~7일 동안 313달러 미만의 가격으로 4성급 호텔에 숙박하는 여행 패키지를 가장 선호하는 것으로 나타남 – 결정요인으로는 여행비용과 호텔등급으로 나타났으며, 지나치게 긴 휴가기간보다는 5~7일 정도가 적당한 것으로 분석됨
49	– 과제명: The use of conjoint analysis to assess the impact of the cross-cultural exchange between hosts and guests	– 문헌고찰 – 설문조사 – 컨조인트 분석	– 뉴질랜드 지역 주민(관광업 관련 호스트)을 대상으로 관광객 선호도를 조사한 결과 국적(미국인)과 연령(50세 이상)이 중요한 결정 요인인 것으로 나타남

No.	연구목적	연구방법	주요연구내용
	– 연구자(연도): Thyne, Lawson & Todd(2006) – 연구목적: 호스트 지역 커뮤니티에 영향을 미치는 관광객의 특성 식별		– 해외 관광객의 국적과 문화에 대한 호스트의 태도 때문에 발생하는 부정적 영향을 줄이기 위해 호스트에게는 지속적인 서비스 교육을, 관광객에게는 뉴질랜드의 관습과 행동에 대해 학습시킬 것을 제안
50	– 과제명: Consumer Preferences toward Marine Tourism Area – 연구자(연도): Fauziah & Aryanto(2012) – 연구목적: 이탈리아 프라무카 섬의 해양관광활동 및 시설에 대한 관광객 선호도 분석	– 문헌고찰 – 설문조사 – Q 데스트 & 컨조인트 분석	– 관광활동, 관광명소, 숙박형태, 음식, 기념품 유형 등 5가지가 관광객 선호도가 가장 높은 속성임을 도출 – 특히 해양관광의 경우 교통수단의 유형, 운송인원 및 횟수도 중요한 관광객 선호도 속성 중 하나로 나타남
51	– 과제명: Tourist preferences for ecotourism in rural communities adjacent to Kruger National Park: A choice experiment approach – 연구자(연도): Chaminuka et al.(2012) – 연구목적: 남아프리카 크루거 국립공원(KNP) 인근 농촌 지역의 생태관광 개발 가능성을 분석	– 문헌고찰 – 설문조사 – 선택실험법 – 한계지불의사액(MWTP)분석	– 관광객의 출신지와 소득 수준에 따른 생태관광 선호도와 세 가지 생태관광 속성(마을 숙박, 마을 투어, 공예품 시장 방문)에 대한 한계 지불 의사액(MWTP)을 조사 –국제 관광객과 고소득 관광객은 지역 사회에서 제안한 금액보다 훨씬 높은 요금을 지불할 의사가 있는 것으로 분석
본 연구의 차별성			
본 연구	– 과제명: 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구 – 연구자(연도): 최일선 외(2024) – 연구목적: 해양과 내륙을 통합한 유역 중심 지역 연안관광 네트워크 활성화 방안 마련	– 문헌고찰 – 전문가 자문 – 국민설문조사(영향분석, 클러스터 분석, 컨조인트 분석 등) – 사례분석 등	– 관광 네트워크 개념 정립 – 네트워크 관광 관련 정책·사례 분석 – 섬·바다·강 관광 현황 조사 및 진단 – 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 수요분석 – 섬·바다·강 연계 관광 활성화 정책 방안 마련 – 섬·바다·강 연계 관광 네트워크 시범구상 마련

2. 설문지

섬 · 바다 · 강 연계 관광상품 선호도 설문조사

안녕하십니까?

해양수산 분야 국책연구기관인 한국해양수산개발원은 『섬·바다·강 연계 네트워크 구축방안 연구』를 수행하고 있습니다. 본 연구는 그동안 분리되어서 이루어져 왔던 섬, 바다, 강을 연결하여 내륙과 해양을 아우르는 새로운 관광 활성화 방안을 제시하는 연구입니다.

이번 설문조사는 우리나라 국민을 대상으로 **해양과 내륙을 잇는(섬-바다-강을 연결하는) 관광상품 이용 실태를 분석**하고 **선호하는 관광상품을 도출**하는데 목적이 있습니다. 귀하께서 주신 의견은 보다 나은 섬·바다·강 연계 관광 서비스를 만드는 데 큰 도움이 될 것입니다.

본 설문에서 응답해 주시는 정보는 법률 제11690호 개인정보보호법 제15조(개인정보 수집/이용)에 의거 보호 받을 수 있으며, 동법 제21조(개인정보의 파기)에 의거 조사 종료 후 파기되오니 안심하시고 원활한 연구 진행이 될 수 있도록 모든 문항에 빠짐없이 응답해 주시기를 부탁드립니다.

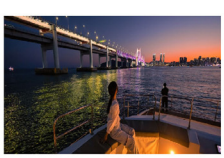
2024. 7.

문의 사항	설문 문의	한국해양수산개발원	이슬기 전문연구원	(051-797-4768)
	조사 문의	KSTAT 리서치		

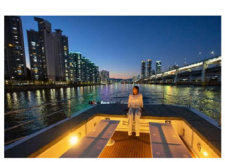
설문을 시작하기 전 섬·바다·강 연계 관광상품에 대해 자세히 설명해 드리겠습니다.

섬·바다·강 연계 관광상품이란, 섬, 바다, 강을 중심으로 하나로 연결하는 관광경험을 제공하는 상품을 말합니다. 다음은 몇 가지 예시입니다.

1. 해양과 강을 잇는 교통인프라 체험 경험



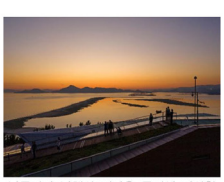
강과 바다를 투어하는 도심형 연안 크루즈 상품(해운대 리버 크루즈 등)





바다와 섬을 투어하는 통영해상택시

2. 관광자원 경험



낙동강과 남해의 경관을 동시에 감상할 수 있는 낙동강 아미산 전망대



한강과 서해 강화만의 어촌 풍경을 볼 수 있는 김포 애기봉평화생태공원



섬진강 하구와 광양만을 잇는 섬진강 둘레길



한강과 서해를 연결하는 아라뱃길 둘레길

위와 같이 강과 바다가 만나는 곳에 위치한 전망대, 생태공원, 둘레길을 체험하거나 섬, 바다, 강을 잇는 요트·보트, 연안크루즈 상품을 이용해 보신 적이 있다면, 섬-바다-강 연계 관광상품을 경험해 보신 것입니다.

〈섬-바다-강 연계 관광상품 이미지〉



PART A. 섬 · 바다 · 강 연계 관광상품 이용 실태

A1. 귀하는 섬-바다-강 연계 관광상품을 경험해 본 적이 있나요?
① 있다 ② 없다

※ 다음의 문항은 A1 문항의 1번 응답자만 응답합니다.

A1-1. 이용하신 관광상품의 형태는 무엇입니까?
① 패키지 관광 ② 자유 관광
※ 패키지 관광: 여행사가 제공하는 일정에 따라 여행하는 것 / 자유 관광 : 여행자 본인이 직접 선택하는 여행 형태

A1-2. 섬-바다-강 연계 관광을 경험해 보신 곳을 모두 선택해 주세요.(복수응답 가능)
① 요트·보트 ② 연안크루즈(유람선) ③ 수상레저기구 ④ 생태공원
⑤ 둘레길 ⑥ 전망대 ⑦ 기타 (직접입력:)

A1-3. 섬-바다-강 연계 관광을 일 년에 몇 회 정도 경험하십니까?
① 1회 ② 2회 ③ 3회 ④ 4회 ⑤ 5회 이상

A1-4. 섬-바다-강 연계 관광지 내에서 주로 이용하는 이동수단은 무엇입니까?(복수응답 가능)
① 자가용 ② 대중교통(버스, 기차 등) ③ 관광버스(패키지 관광) ④ 요트·보트 등
⑤ 연안크루즈(유람선) ⑥ 자전거 ⑦ 도보 ⑧ 기타(직접입력:)

A1-5. 섬-바다-강 연계 관광 정보는 주로 어디에서 얻으십니까?(복수응답 가능)
① 여행사 홈페이지 ② 가족/친구 등 주변사람 ③ 인터넷 포털사이트(네이버, 다음 등)
④ SNS(카페, 블로그, 페이스북, 인스타그램 등) ⑤ 관광 안내 서적
⑥ TV/라디오/신문 ⑦기타( )

A1-6. 귀하가 이용한 섬-바다-강 연계 관광에서 다음 각 항목에 대해 얼마나 만족하셨습니까?

구분	매우 불만족함 ← → 매우 만족함
관광활동 체험(액티비티)	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤ --- ⑥ --- ⑦
교통시설(이동수단)	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤ --- ⑥ --- ⑦
정보 및 안내시설	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤ --- ⑥ --- ⑦
관광 편의시설(식당, 숙박시설 등)	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤ --- ⑥ --- ⑦
타 관광지와는 차별화된 볼거리	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤ --- ⑥ --- ⑦
섬·바다·강의 고유한 자연경관	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤ --- ⑥ --- ⑦

A1-7. 귀하는 섬-바다-강 연계 관광상품을 재이용할 의사가 있습니까?

구분	← →						구분
매우 아니다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦ 매우 그렇다

※ 다음의 문항은 A1 문항의 2번 응답자만 응답합니다.

S1. 귀하가 섬-바다-강 연계 관광상품을 이용해 보지 않은 이유는 무엇입니까?(복수응답 가능)

① 섬·바다·강 연계 관광상품에 대해 잘 알지 못해서
② 관광상품의 존재는 알고 있었지만, 관심이 없어서
③ 관광상품의 가격이 비싸다고 생각되어서
④ 관광지까지 이동 거리가 멀고 교통이 불편할 것 같아서
⑤ 관광지에서 즐길 만한 활동이나 체험 프로그램이 부족할 것 같아서
⑥ 관광지 주변에 식당, 숙박시설 등 편의시설이 부족할 것 같아서
⑦ 관광지가 혼잡하고 개발되어 자연 경관을 느끼기 어려울 것 같아서
⑧ 기타(직접 입력: _____)

S2. 앞으로 섬-바다-강 연계 관광상품을 이용할 의향이 있습니까?

구분								구분
매우 아니다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	매우 그렇다

※ 다음의 문항은 공통문항입니다.

A2. 섬-바다-강 연계 관광상품을 이용한다면, 어떤 유형의 상품을 경험하시겠습니까?(복수응답 가능)

① 해상레저 스포츠(예: 수상스키, 웨이크보드 등) ② 경관감상 등 힐링 ③ 낚시 체험 ④ 갯벌 체험
⑤ 해안/섬 트레킹 ⑥ 요트/보트 체험 ⑦ 유람선 체험 ⑧ 어촌 마을 방문 및 어업 체험
⑨ 강 하구 생태 탐방 ⑩ 강변 캠핑/피크닉 ⑪ 기타(직접 입력: _____)

A3. 섬·바다·강 연계 관광 시 가장 방문하고 싶은 장소는 어디입니까? (복수응답 가능)

① 섬 지역
② 해안가/해수욕장
③ 어촌 마을
④ 강 하구 지역
⑤ 강변지역
⑥ 기타(직접 입력: _____)

A4. 섬·바다·강 연계 관광지 내에서 가장 이용하고 싶은 교통수단은 무엇입니까? (복수응답 가능)

① 요트·보트 ② 유람선 ③ 낚시배 ④ 케이블카/짚라인 ⑤ 자가용
⑥ 버스 등 육상 대중교통 ⑦ 자전거 ⑧ 도보 ⑨ 기타(직접 입력: _____)

A5. 섬·바다·강 연계 관광 시 거주지로부터 적정한 **이동시간**과 **이용시간**은 어느 정도라고 생각하십니까?

A5-1. 이동 시간 (관광지까지 편도 기준)

① 30분 미만 ② 30분 이상 ~ 1시간 미만 ③ 1시간 이상 ~ 1시간 30분 미만
④ 1시간 30분 이상 ~ 2시간 미만 ⑤ 2시간 이상

A5-2. 이용 시간 (관광시간)

① 2시간 미만 ② 2시간 이상 ~ 4시간 미만 ③ 4시간 이상 ~ 6시간 미만
④ 6시간 이상 ~ 8시간 미만 ⑤ 1박 이상

A6. 섬·바다·강 연계 관광 목적지나 상품을 선택할 때 고려하는 사항은 무엇입니까?

구분	전혀 고려하지 않음 ← → 매우 고려함
① 자연 경관의 아름다움	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
② 다양한 체험/액티비티 프로그램 제공 여부	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
③ 편의시설(식당, 숙박시설 등)의 충분한 확보	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
④ 접근성(교통의 편리성)	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
⑤ 가격의 적절성	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
⑥ 관광지의 독특성/차별성	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
⑦ 이전 방문자의 방문 후기/평점	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
⑧ 여행사 또는 패키지 상품 제공 여부	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
⑨ 안전관리	① ─── ② ─── ③ ─── ④ ─── ⑤ ─── ⑥ ─── ⑦
⑩ 기타 (직접 입력:	)

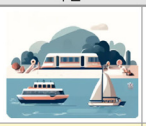
A7. 향후 섬·바다·강 연계 **관광정보**를 주로 어디에서 얻고 싶습니까? **(복수응답 가능)**

① 관광지 공식 웹사이트
② 정부/지자체 관광 홍보 웹사이트
③ 온라인 여행사 웹사이트/앱(예: 네이버 트립, 야놀자, 트립어드바이저 등)
④ 소셜 미디어(예: 인스타그램, 페이스북, 유튜브 등)
⑤ 블로그/카페 등 온라인 커뮤니티
⑥ TV, 라디오, 잡지 등 방송매체
⑦ 여행사 오프라인 매장
⑧ 가족, 친구, 지인 추천
⑨ 기타(직접 입력: _____)

PART B. 섬 · 바다 · 강 연계 관광상품 속성 선호도

■ 지금부터 교통수단, 체험, 장소, 가격 등 아래와 같은 조건을 관광상품으로 제시해 드리고자 합니다.

〈 섬-바다-강 연계 관광상품 속성 및 수준의 설명 〉

속성	설명	수준			
교통수단 이용 유형	이용 교통수단에 따라 경험할 수 있는 경관과 체험이 달라짐				
		〈해상교통편만 이용〉	〈육상+해상 교통편 이용〉	〈육상교통편만 이용〉	
		• 여객 터미널과의 접근성이 편리하여 해상교통편 또는 본인 소유 요트로 관광지 이동	• 선박에 차량을 싣고 이동하여 섬 관광까지 함께 이용	• 기차 또는 차량으로 강, 바다 인근 관광지 이동	
체험성	체험 콘텐츠의 다양성				
		생태/어촌/레저 체험 등 체험형 관광 활동	축제, 이벤트 등 지역 문화체험형 활동	자연경관 감상, 휴식·휴양형 활동	
장소성	지역 고유의 독창성				
		독특한 지역 환경 및 로컬 체험	역사 및 문화유적지 관람	지역 특산품 구입 및 지역 토속음식 체험	
상품가격	상품가격	20만원	15만원	10만원	5만원

(대기시간 10초)

B3. 귀하께서는 우리나라의 섬-바다-강을 연계한 관광 활성화를 위해서 필요한 정책은 무엇이라고 생각하십니까? (복수응답)

① 섬-바다-강을 잇는 편리한 광역 관광교통망 구축
② 섬-바다-강 연계 권역별 특색있는 자연, 역사, 문화 관광자원 발굴 및 상품화
③ 섬-바다-강 연계 관광루트 및 코스 개발
④ 섬-바다-강 연계 관광 홍보 및 마케팅 강화
⑤ 섬-바다-강 연계 관련 규제개선 및 제도적 지원
⑥ 섬-바다-강 관광 관련 안전관리 시스템 구축
⑦ 섬-바다-강 관련 관광정보 통합 서비스 구축
⑧ 중앙-지방-주민-전문가가 함께하는 광역 관광 거버넌스 체계 구축
⑨ 주민 참여형 관광사업 활성화 및 민간투자 유치 기반 조성
⑩ 기타(직접 입력: _____)

B4. 마지막으로 귀하께서는 지금부터 앞으로 1년간 해양관광에 얼마나 지출할 예정입니까?
현재를 0%로 볼 때, -100~ +100%로 응답해 주십시오. ( ) %

소비를 줄일 예정		현재 기준	소비를 늘릴 예정	
-100%	〈----------	0%	----------〉	+100%

B4-1. 그렇다면 귀하께서 해양관광 소비활동을 가장 하고 싶은 지역은 어디입니까? (중복응답)

① 부산연안 ② 인천연안 ③ 울산연안 ④ 경기연안 ⑤ 강원연안 ⑥ 경북연안
⑦ 경남연안 ⑧ 전북연안 ⑨ 전남연안 ⑩ 충남연안 ⑪ 제주연안

PART C. 통계처리를 위한 문항

♣ 이제 끝으로 통계처리를 위해 몇 가지 여쭙겠습니다 ♣

C1. 귀하는 어디에 거주하고 계십니까?

1) 서울 2) 부산 3) 대구 4) 인천 5) 광주 6) 대전 7) 울산 8) 세종
9) 경기 10) 강원 11) 충북 12) 충남 13) 전북 14) 전남 15) 경북 16) 경남 17) 제주

C1-1. 귀하가 거주하는 지역의 특성은 어떻습니까?

① 내륙지역 ② 연안지역 ③ 섬지역 ④ 강변지역
※ 연안지역 : 거주하는 시군구가 바다를 접한 지역

C2. 귀하의 성별은 무엇입니까?

① 남성 ② 여성

C3. 귀하의 연령은 올 해 만으로 어떻게 되십니까?

① 19~29세 ② 30~39세 ③ 40~49세 ④ 50~59세 ⑤ 60~69세

C4. 다음 질문에 답해주십시오.

C4-1. 총 가족 수	C4-2. 20세 이하 자녀 수
_____명	_____명

C5. 귀하의 거주지역에서 가장 가까운 바다 또는 강까지 이동시간은 얼마나 소요됩니까?

① 30분 이내 ② 1시간 이내 ③ 2시간 이내 ④ 3시간 이내 ⑤ 3시간 이상

C6. 귀하 <u>가족의 전체 월 평균 소득</u>은 어느 정도 되십니까?

① 200만원 미만 ② 200만원~299만원 ③ 300만원~399만원
④ 400만원~499만원 ⑤ 500만원~599만원 ⑥ 600만원~699만원 ⑦ 700만원~799만원
⑧ 800만원~899만원 ⑨ 900만원~999만원 ⑩ 1,000만원 이상

기본연구보고서 발간목록

2024년

01	섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구	최일선
02	해양 스타트업 실패 자산화 방안 연구	좌미라
03	시민친화적 바닷가 공간 조성에 관한 연구	정지호
04	연안이용 관리 법제 정비방안 연구	최석문
05	특별관리해역 관리제도 재편 방안 연구	최수빈
06	해양관할구역 과세권한의 체계적 배분방안 연구	이혜영
07	어업인의 디지털 전환 수용성 제고방안 연구	오서연
08	수산물 무역(수출입) 단기 전망모형 구축 연구	한기욱
09	어촌소멸에 따른 사회경제적 영향분석과 대응전략 연구	이상규
10	어촌다움에 기반한 어촌공간관리 방안 연구	이승혜
11	파생상품을 이용한 해운선사의 위험관리에 관한 연구 - 운임선도거래(FFA)를 중심으로 -	김한나
12	내항상선 해양사고 경감방안 연구	허성례
13	항만재개발사업 공공성 강화 방안 연구	김세원
14	해외 항만터미널 확보 전략 연구	김근섭
15	항만 하역능력의 서비스 수준 개선 연구	이화섭
16	국내 무역항 거버넌스 체계 개편방안 연구	김근섭
17	선박의 원격운항을 위한 제도 개선방안 연구	박혜리
18	국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 연구	최나영환
19	글로벌 공급망 리스크 대응 정책효과 분석 모형 개발 연구	강무홍
20	한-북미 무역구조 분석 및 물류공급망 변화 대응방안 연구	이성우

2023년

01	자율운항선박 운항을 위한 해상교통관제 대응방안 연구	박상원
02	인공지능(AI)을 활용한 무역규범의 해양수산분야 영향 분석 연구	임병호
03	공급망 안정화를 위한 항만의 대응방안 연구	이나영
04	연안재해 정보 활용 개선 방안 연구	김찬웅
05	항만의 생활물류 기능 활성화 방안 연구	최석우
06	마을어장 이용·관리 개선방안 연구	마창모
07	해양생태계 복원정책 개선방안 연구 - 사회·생태복원 중심으로 -	최석문
08	주민행태기반 해양정책 수용성 제고 설계 방안 연구	이슬기
09	항만연관산업 고도화 방안 연구	김세원
10	탄소배출권 거래제가 해운선사에 미치는 영향 분석 연구	조아현
11	물류 연계 효율화를 위한 스마트항만 구축방안 연구 - 항만물류 데이터 공유 플랫폼을 중심으로 -	서정용
12	어업분야 중대재해처벌법 대응방안 연구	고동훈
13	수산물의 디지털 수출 활성화 방안 연구	이상건
14	항만개발사업의 정책영향평가 연구	이수영
15	해운산업의 미래 변화 예측과 국내 대응 전략 연구	이호춘
16	어선현대화 촉진을 위한 금융제도 개선방안 연구	엄선희
17	연안도시의 쇠퇴와 대응방안 연구	강창우
18	해양범죄 실태 진단을 통한 대응체계 개선방안 연구	민영훈
19	민간기업의 해양환경분야 ESG 활성화 방안 연구	김지윤
20	식량안보를 고려한 수산물 수급관리 방안 연구	허수진
21	지방분권시대의 수산업·어촌분야 대응전략 연구	이호림
22	해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구	김한나
23	글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안 연구 : 한국-북미 물류공급망 중심	이성우

수시연구보고서 발간목록

2024년

01	해양정보산업 진흥을 위한 제도 개선 방안 연구	김찬웅
02	한-아프리카 국제수산협력 체계 개선 연구	이채령
03	해양안보 MDA 체계 협력적 운용 방안 연구	민영훈
04	인천항 자유무역지역의 효과적 운영을 위한 전략 방안	한장협
05	해양문화자원을 활용한 연안도시활력 증진 방안 연구	이슬기
06	부산항 물동량 유치방안 연구	김은우
07	국제사회의 대북제재 동향과 우리의 대응:해양수산분야를 중심으로	채수란
08	국내 연안여객선 관광·이용 활성화 방안 연구	이정아
09	내수면어업 허가·신고 제도 개선방안 연구	최순
10	어업 선진화를 위한 어업관리체계 개편 방안 연구	심성현
11	글로벌 공급망 변동에 따른 해운물류 지원방안	황수진
12	연안 중소선사의 탄소중립 달성을 위한 친환경정책 지원방안	류희영
13	항만기술산업 활성화를 위한 법제도 정비 방안 연구	김보경
14	해양모태펀드 투자활성화 방안 연구	한기원
15	특별관리해역 내 공공하수처리시설의 방류수 수질기준 강화방안	장원근
16	중대재해처벌법 대응 양식장 안전성 개선 방안 연구	윤미경
17	국가관리연안항 발전전략 수립체계 연구	신정훈
18	글로벌 공급망 대응 해운항만물류 전문인력 양성 발전방안 연구	권보배
19	해양수산 국제개발협력 중장기 전략 연구	전혜은

2023년

01	양식어업 비과세 합리화 방안 연구	이정필
02	복합해양레저관광도시 개념정립 및 추진방안에 관한 연구	최일선
03	항만기술산업 육성을 위한 법제도 마련 연구	안승현
04	블루푸드테크 전문기관의 도입 필요성에 대한 연구	이동림
05	지방자치단체의 해양관할구역 설정 요인 연구	이혜영
06	양식장 내 어류 복지 기준 마련을 위한 연구	오서연
07	해양플라스틱 재활용산업 공급사슬 기반 조성 연구	이윤정
08	중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구	이재호
09	신항만건설사업의 민간투자 확대를 위한 제도개선 연구	김보경
10	해수욕장 이용객 집계·관리체계 개선방안 연구	이정아
11	유엔 플라스틱 협약의 주요쟁점 분석 및 대응방향 연구	박수진
12	어촌 활력 제고를 위한 제도 개선방안 연구	문지원
13	어선의 친환경에너지 전환방안 연구	고동훈

일반연구보고서 발간목록

2024년

01	한-북극권 청색경제 협력사업 추진 방안	김엄지
02	전환기 글로벌 해양환경규범의 대응력 강화 연구	박수진
03	해양 지속가능성 시범 평가 연구	최희정
04	Scope 3 기준 원양산업 탄소배출추정 및 대응방안 연구 - 원양저연승어업을 중심으로	조헌주
05	수산물 공급망 관리 개선 방안 연구(한·태 무역을 중심으로)	한기욱
06	신통상규범 확대에 따른 수산분야 영향 및 대응방안	박혜진
07	탄소배출규제 대응을 위한 컨테이너 선대 교체 수요 추정연구	최건우
08	연안항개발사업의 경제적 편익에 관한 연구	김성아
09	한국과 미동부 항만 간 녹색해운항로 구축방안 연구	김가현
10	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(Ⅲ) -철광석, 화학공업생산품, 기타광석, 잡화를 중심으로	이나영
11	접안 대기시간 감소에 따른 탄소집약도지수(CII) 변화 분석	김보람

2023년

01	해양수산업 조기경보지수 개발 - 컨테이너 해운시장을 중심으로	권장한
02	AIS 기반 글로벌 선박 배기가스 배출량 분석 연구(II) - 우리나라 주요 항만을 중심으로	강무홍
03	우리나라 수산식품 소비 활성화 방안 마련 연구	한기욱
04	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(Ⅱ) - 유류, 철재, 모래, 목재, 양곡을 중심으로	이화섭
05	대기행렬모형을 활용한 선박대기비용 절감 편익 산정 연구	조아현
06	항만개발사업 정책효과 세부항목별 효과산정 방법 연구	이종필
07	해양 지속가능성 평가체계 구축 연구	최희정
08	국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구	황진회
09	해운 경기순환 분석 및 예측 연구	황수진
10	수산물 공급 안정을 위한 수입수산물 전략품목 관리 방안 연구	박혜진
11	항만산업 여성인력 확대방안 연구	이지원
12	선사공동행위의 규제 및 행동 변화에 따른 영향 분석과 정책방안 연구	류희영

기본연구 2024-01

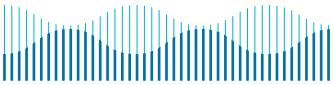
섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구

인 쇄 2024년 12월 29일
발 행 2024년 12월 31일

발 행 인 김 종 덕
발 행 처 한국해양수산개발원
주 소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
연 락 처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
등 록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 갭스앤디 컴퍼니 (051-911-9890)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337
정가 15,000원



섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구

Research on Strategies for Establishing a Tourism Network Integrating Islands, Seas, and Rivers

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
TEL. 051-797-4800 FAX. 051-797-4810

ISBN 979-11-6866-232-2 값 15,000원