해양·도서를 활용한 동북아 관광명소 육성전략

이건철(광주·전남발전연구원 기획연구실장)

Ⅰ. 시작하는 말
Ⅱ. 동북아 관광명소로서의 전남의 잠재력 및 당위성
Ⅲ. 동북아 관광명소 육성을 위한 실천과제
1. 우선 개발대상 지구 및 시범도서 선정
2. 시범도서 연륙·연도교 건설 및 주변지역 개발
3. 서남해안일주도로변 관광지 개발
4. 중국과 일본 관광객을 위한 편의시설 확충
5. 차이나 아일랜드, 3國園(한국, 일본, 중국정원) 조성
6. 동북아크루즈 운항
7. 주민참여가 용이한 중·소규모 시설 확충
8. 도서순회 골프코스 조성
Ⅳ. 맺음말

Ⅰ. 시작하는 말

지난 1990년대 이후 세계각국은 바다헌장으로서 200해리 경제수역을 보장하는「유엔해양법협약」발효, 리우환경회의의「의제 21(Agenda 21)」채택, 200해리「배타적 경제수역(EEZ)」선포, 해양자원에 대한 국제관리 등, 빠르게 전개되는 새로운 해양질서의 재편과정에 맞춰 선진국은 물론, 대부분의 연안 개발도상국에서는 해양 및 관련자원에 대한 개발의 중요성 증대와 함께 관심이 제고되고 있다. 도시·산업화의 진전에 따른 내륙국토공간의 극복대안으로서 해양이 제2의 국토로 부상하여 해양중심적 국토개발전략의 필요성이 증대하고 있으며, 그 위에 첨단기술 개발로 해양자원의 활용도가 증대하고 있을 뿐 아니라 해양공간자원의 이용·개발이 확산될 것으로 전망되기 때문이다.

이러한 대외적인 여건변화 외에 대내적으로도 해양에 대한 중요성 제고와 함께 지금까지의 소극적인 해양개발에 대한 반성의 움직임이 일고 있다.「우리 근세사의 최대 비극은 바다를 잊어버린 것이다」고 六堂 최남선선생께서 일찍이 지적하신 바와 같이 바다를 재평가하는 분위기가 형성되고 있다. 지난 30여년간 지속되어온 고도성장은 택지, 공공용지, 산업용지 등 급격한 토지수요를 유발하고 있으며, 이에 수반된 해안역의 이용은 인구, 산업의 규모가 비교적 적었던 1970년대까지만 하더

라도 해운이나 어업에 국한되었으나 이후 도시·산업화가 진전되면서 산업입지, 대규모 항만시설 및 위락단지 등 그 이용수요가 급격히 증가하고 있는데서 기인한다.

이에 탄력받아 국가적으로 해안지향적인 국토이용에 보다 능동적으로 대처하고, 국제적 신해양질서에 효과적으로 대응하여 해양을 '제 2의 국토'로 개발하고 21세기 해양국가로 발전하기 위한 종합적이고 체계적인 지침을 마련, 추진하고 있다.「제4차 국토종합계획(2000~2020)」에서는 국토계획의 기조를 기존의 '내륙지향적 국토축'에서 세계화 및 남북통일에 대비한 '개방지향적·해양지향적인 연안국토축'으로 설정, 추진하고 있다. 이의 후속조치로서 1차적으로「남해안국제관광벨트 조성계획」을 수립, 추진중에 있다.

지역적으로도 전남은 장보고대사의 후예답게 중앙정부보다 한발 앞서 해양의 중요성을 인식하고, 해양·도서개발계획을 수립, 추진해 오고 있다. 1995년의「남해안개발계획」, 1996년의「전남해양종합개발계획」, 1999년의「전남도서발전전략」등이 대표적 사례이다. 특히 전남해양종합개발계획에서는 -일단 무산되었으나 계속해서 지역의 현안으로 부상하고 있는-「해양EXPO」개최사업, 전남의 전 연안을 연결하는「서남해안일주도로」건설사업, 그리고「동북아크루즈」운항사업 등이 제기된 바 있다. 이처럼 전남은 무한경쟁시대 지역의 대처방안의 하나로서 지역의 비교우위자원인 해양·도서자원을 활용한 지역발전에 최우선순위를 부여하고 있다.

<표 1> 국토계획의 변천

구 분	1차계획	2차계획	3차계획	4차계획
기 간	1972~1981	1982~1991	1992~2001	1996~2011
계획기조	경제성장기반 구축	국토균형개발 및 국민복지 향상	지방분산형 국토골격 형성	세계화·통일에 대비한 해양지향적 연안국토축 형성

그러나 국가적인 관점에서는 아직도 해양·도서에 대한 우선순위가 내륙에 비해 상대적으로 낮은 것이 사실이다. 중앙정부가 해양·도서를 집중개발한다는 명목으로 제정한 한시법인「도서개발촉진법」에 의거해「도서종합개발10개년계획('88~'97)」이 추진되고, 이어서 우여곡절 끝에「제2차 도서종합개발10개년계획('98~'07)」을 수립·추진중이나, 그 규모와 내용이 매우 미흡하다는 것이 이를 입증한다. 구체적으로 1차년도인 1988년부터 1997년까지의 10개년 동안 총투자액이 3,886억원으로서 연평균투자액이 387억원에 불과하고, 사업내용도 전기, 급수, 의료 등 생활기반시설 2,125억원, 어항, 방조제, 농업용수 등 생산기반시설 1,582억원, 주택개량, 분뇨처리시설 등 환경개선사업 179억원으로서 주로 특정 도서지역의 개발에 한정되고 있다.

한편 지구촌은 국내·외, 국가·지역을 가릴 것없이 크고 작은 동일 생활권을 중심으로 새로운 경제권이 빠른 속도로 형성되고 있다. 국내적으로는 지방자치시대를 맞아 행정구역을 초월하는 지역통합의 틀 속에서 지역단위별 자립의식과 지역간 경쟁분위기가 고조되고 있으며, 대외적으로는 경제적

이해관계를 좇아 국경을 초월하는 무한경쟁시대에 접어들고 있다.

따라서 전남지역이 이러한 세계화와 지방자치시대에 대응, 발전하기 위해서는 타지역에 비해 비교우위에 있고, 발전잠재력이 큰 해양·도서자원을 지속적으로 발굴, 육성하는 것이 급선무이며, 이와 관련하여 취약한 인·물적 자원이나 자본을 역외에서 유인하는 전략이 시급한 시점이다.

이러한 시점에서 본고에서는 전남의 유력한 지역개발전략으로서 지역의 유일력한 비교우위성 자원인 해양·도서자원을 활용한 관광개발전략을 제시하고자 한다. '가장 지방적인 것이 세계적이다'라는 측면을 감안하면 이러한 해양·도서자원을 활용한 지역개발전략이야말로 21세기 세계화와 지방화시대를 겨냥한 체계적이고 효율적인 지역발전전략이 아닌가 싶다.

Ⅱ. 동북아 관광명소로서의 전남의 잠재력 및 당위성

1. 잠재력

가. 해상관광자원 다량 보유

전남지역은 타 시·도에서 볼 수 없는 빼어난 해양·도서관련 해상관광자원을 다량 보유하고 있어 해양휴양관광지로서의 개발잠재력이 크다. 도서수가 1,979개(유인도 279, 무인도 1,700)로서 전국의 61.8%를 점하고 있으며, 면적을 기준으로 하면 무려 64.3%를 점유하고 있다. 또한 해안선 길이가 6,592Km로서 전국 해안선의 50%를 점하고 있는 것은 주지의 사실이다. 더욱이 대부분의 도서가 육지부와 적정거리를 유지하고 있어 접근이 용이하며, 신안·진도권의 흑산·홍도, 조도, 여수·고흥권의 나로도, 거문·백도처럼 대부분이 빼어난 절경을 갖추고 있어 개발이 용이할 뿐만 아니라 개발잠재력 또한 크다.

<표 2> 도서 및 해안선 현황

구 분	도 서 수 (개)			도서면적 (Km^2)	해안선 (Km)
	계	유인도	무인도		
전 국 (A)	3,201	517	2,684	1,915	13,200
전 남 (B)	1,979	279	1,700	1,231	6,592
B / A (%)	61.8	54.0	63.3	64.3	50.0

게다가 이들 해양·도서자원들은 '예향'으로서 잘 보존된 문화유적과 전통예술을 다양하게 보유하고 있다.「서편제」,「남농화」등 '남도의 멋', 신안해저유물, 고싸움, 강강술래, 씻김굿 등 전통민속을 보유하고 있으며, 인근 내륙에 강진도요지, 왕인, 장보고, 정약용(다산) 등 선인의 정신을 계승

할 수 있는 유적지, 윤선도(고산) 등 가사문화, 도요문화 등을 포함해 국가지정문화재만 하더라도 264점(국보 17점, 보물 118점, 기타 129점)을 보유하고 있다.

이처럼 전남의 해양·도서자원은 변화무쌍한 7,000여Km에 달하는 해안선과 오묘하고 신비스럽게 분포된 2,000여개의 도서가 연변의 산악관광자원 및 전통문화유적과 조화를 이루어 사시사철 금수강산을 이룰 수 있는 개발잠재력을 지니고 있다. 이들 자원은 개발하기에 따라서는「북구의 다도해」나 지중해변의 관광·휴양지를 능가할 잠재력을 지니고 있다. 따라서 지금이야말로 해양·도서별 특성과 문화유적을 적절히 조화시켜 세계적인 관광·휴양지로 개발함으로써 비교우위성과 발전잠재력을 반영한 지역발전전략을 수립할 시점이다.

나. 접근도 제고 추세

항만과 공항시설 확충사업이 지속적으로 추진되고 있어 전남에 대한 국내외 접근도가 제고 추세에 있다. 전남에 분포한 주요 거점항으로 활용될 수 있는 항만은 국제무역항만으로 목포항, 광양항, 여수항, 완도항 등을 들 수 있는데, 대부분 확장되었거나 확장사업이 추진되고 있다. 또한 5개의 연안항(대흑산도, 홍도, 거문도, 녹동, 나로도)도 현재는 모두 소규모 항만시설을 갖추고 있으나, 확충계획이 수립, 추진되고 있어 이들 주요 항만의 확충사업이 완료되면 전남에 대한 국내외적인 접근도가 크게 제고될 것으로 전망된다. 건설중인 무안국제공항이 완공되면 한반도 서남권의 거점 국제공항으로 기능하여 인근 중국과 일본의 전남에 대한 접근도를 크게 향상시킬 것이다.

그리고 서해안고속도로와 호남선 복선화사업이 완공되어 수도권으로부터 전남 서남권에 대한 접근도가 이미 제고되었으며, 2004년 호남고속전철이 완공되면 더욱 제고될 것이다. 아울러 추진중인 광양~전주간 고속도로와 전라선 개량·복선·전철화사업이 완공되면 동부권에 대한 접근도 역시 제고될 것이다.

문제는 내륙과 도서를 잇는 연륙·연도교 건설사업인데, 아직은 미흡한 편이지만 국토종합계획이나 전남도종합계획에 다수의 연륙·연도교 건설사업이 반영·추진중이기 때문에 계획대로 차질없이 추진된다면 해양·도서에 대한 접근도도 제고될 것이다. 현재 기건설되었거나, 건설중인 연륙·연도교가 총 33개소, 14,381m에 이르고 있다(표 3~6). 연륙교가 20개소 8,354m(기건설 - 14개소 4,232m, 건설중 - 6개소 4,122m)이며, 연도교가 13개소 6,027m(기건설 - 12개소 5,427m, 건설중 - 1개소 600m)이다.

이처럼 기건설되었거나 건설중인 연륙·연도교 외에도「제3차 전남도종합계획(2000~2020)」에 반영된 사업이 연륙교 9개소 13.1km, 연도교 51개소 56.8km(신안권 10개소 14.9km, 진도권 3개소 1.5km, 완도권 7개소 13.7km, 고흥·여수권 11개소 8.8km 등)에 이르며, 총사업비 7조 9,887억원(국비 5조 5,920억원, 지방비 2조 3,967억원)이 투자되도록 계획되어 있다.

<표 3> 기건설 연륙교 현황

구 간	연장(m)	구 간	연장(m)
여수시~오동도(방파제)	768	여천 소라~달천도(방파제)	250
무안 해제~신안 지도(방파제)	380	해남 남창~완도 달도(남창교)	102
광양 죽마~금호도(금호교)	168	고흥 포두~치도(방파제)	340
진도군내~해남군내(진도대교)	484	여수~여천 돌산(돌산대교)	450
해남 문내~임하도(임하교)	45	진도 의신~접도(접도 연육교)	240
고흥 과역~백일도(백일교)	125	광양 죽마~금호도(태인대교)	410
고흥 포두~동일(나로 1교)	380	고흥여후~원주도(원주 연육교)	90
계	4,232		

<표 4> 건설중인 연륙교 현황

구 간	연장(m)	구 간	연장(m)
완도 완도읍~신지	1,032	고흥 도화~지죽	440
신안 지도~사옥	450	완도 고금~강진 마량	700
목포시~신안 압해	1,200	여천 화양~백야	300
계	4,122		

<표 5> 기건설 연도교 현황

구 간	연장(m)	구 간	연장(m)
완도 달도~원동(완도교)	190	진도 상죽도~하죽도(방파제)	25
완도 소안~죽도(방파제)	1,082	영광 상낙월도~하낙월도(방파제)	467
광양 금호~태인도(태인교)	150	신안 안좌~팔금(신안 1교)	510
여천 거문도 서·동도(삼호교)	250	고흥 동일~봉래(나로2교)	450
신안 자은~암태도(은암대교)	675	신안 비금~도초(서남문대교)	812
진도 상조도~하조도(조도대교)	510	완도 고금~약산	306
계	5,427		

<표 6> 건설중인 연도교 현황

구 간	연장(m)	구 간	연장(m)
신안 암태~팔금	600		
계	600		

2. 당위성

전남이 다른 부문보다 해양·도서개발에 더 높은 우선순위를 부여해야 하는 당위성은 해양개발의 선험국인 미국 등의 해양관련산업의 경제성과 성장률이 높게 나타나고 있다는 선례에서 찾을 수 있다. (표 7)에서 나타나는 바와 같이 각 분야별 '이익 대 비용'이 전체적으로 4.4배에 달하고 있고, 그

가운데서도 연안을 활용한 레크레이션 즉 해양관광위락개발은 무려 8.1배에 달하고 있으며, 어업은 5.8배에 이르고 있다. 더욱이 이러한 해양개발의 성장률은 앞으로도 계속해서 높게 나타날 것으로 전망하고 있는 바, 미국의 증권회사인「Hayden Stone社」의 추계를 보더라도 해양개발관련산업의 연평균 성장율은 11.8%로서 앞으로 자동차산업이나 철강산업을 능가할 것으로 전망하고 있다.

결국 해양개발은 자원개발(Resources Development)과 연구개발(Research Development)이라는 두 가지의 의미가 함축된 R&D 사업으로서 인류의 복지증진에 직접적으로 기여하는 수익성이 큰 거대산업이자 미래산업으로 판명되고 있다.

이처럼 해양개발의 중요성이 재인식되는 추세 속에서 우리 지역도 민선자치 및 세계화·국제화시대를 맞아 지역간 경쟁분위기 심화 추세에 효과적으로 대처하기 위한 효과적인 발전전략으로서 일찍이 張保皐대사의 淸海鎭 設鎭에서 보여지듯, 해상활동의 전진기지로서 기능했던 명예로운 전통과 중국과 일본에 의해 형성 움직임이 활발한「동북아경제권」의 중심이라는 지리적 이점과 7,000여km의 긴 해안선, 2,000여개의 아름다운 도서, 광활한 간사지와 청정해역을 보유한 막대한 발전잠재력을 살려「동북아 해양관광·휴양명소 조성」을 중심으로 한 지역발전전략이「**海洋立道**」를 목표로 추진되는 것이 바람직하다는 공감대가 성숙되고 있다. 이를 위해 해안역의 접근도 제고를 위한 교통망 확충, 해양환경보전 등의 사업 또한 중점적으로 추진해야 될 것이다.

<표 7> 미국의 해양관련산업 투자효율 예측

분 야	이익 대 비용(배율)	비 고
어 업	5.8	
해저광물 채굴	3.7	
외 항 해 운	1.0~3.5	분야별로 효율의 차가 큼
장기 기상예보	6.5	
연안폐기물 처리	2.6	
연안레크레이션	8.1	
전 체 평 균	4.4	

주 : 투자해서 이익이 나타나기 위한 년수는 평균 10년으로 추정됨.
자료 : 미국 전국과학아카데미, Economic Benefits from Oceannograghic Research.

Ⅲ. 동북아 관광명소 육성을 위한 실천과제

1. 우선 개발대상 지구 및 시범도서 선정

가. 개발대상지구 선정

전남지역의 해양·도서자원이 아무리 우수한 잠재력과 자원성을 갖고 있다 하더라도 한꺼번에 개

발하기는 쉽지 않다. 국가적으로나 지역적으로 재정·제도상의 제약을 수반하기 때문이다. 따라서 개발대상도서에 대한 우선순위를 부여하는 것이 중요하다. 이는 지구별로 우선순위를 부여하거나 특정 도서별로 유형별, 특성별 분류를 통해 부여하는 방법을 병행하는 것이 바람직하다.

개발대상지구는 ㉠ 접근하기 쉬울 만큼 육지부와 적정거리를 유지하면서 도서가 밀집되어 있는 지역, ㉡ 국토종합계획에 개발프로젝트로 반영되어 중앙정부 예산 확보가 용이한 지역 여부 등의 두 가지 기준에 의해 선정하는 것이 바람직할 것이다.

이러한 기준에 의해 지역적으로 우선해서 고려해 볼 수 있는 사업으로 무안국제공항~압해도~고하도~화원관광단지간 연륙·연도교 사업과 여수 돌산~고흥 포두간 연륙·연도교 사업(국도 17호선 연장 승격)을 들 수 있다. 양 사업은 모두「제4차 국토종합계획」에 전남의 '2대 밀레니엄 프로젝트'로 반영되어 있으며, 전남 동·서부의 대표적 다도해 지역사업이다.

무안국제공항~화원관광단지간 연륙·연도교 건설사업은 무안공항과 화원관광단지간 연계를 강화시키는 효과 외에 무안공항과 목포신외항간 연계를 강화시킴으로써 항만-공항 통합형 발전체제를 이루는 효과도 기대된다. 후속사업으로 압해도~팔금간 연도교가 건설되면 기건설된 안좌~팔금, 비금~도초, 자은~암태간 연도교와 건설중인 암태~팔금간 연도교, 그리고 계획된 연도교를 통해 지역의 숙원인 '환상형 다도해 관광루트'의 형성이 가능하다.

돌산~포두간 연륙·연도교 건설사업은 이미 2001년부터 추진되어 일부 구간은 실시설계가 발주중인 사업으로 총연장 37km를 11개의 교량을 통해 연결되는 구간이다. 이는 광양만권의 본격 개발에 따라 유입이 예상되는 대규모 국내외 인력의 해양위락·휴양공간을 마련하는 데는 필수적인 사업이다. 세계적인 관광추세가 해양관광 비중이 70%를 넘어서고 있다는 사실을 감안하면 동사업을 통해 여수반도권과 고흥반도권을 연결하고, 이어서 완도권과 연결하는 해양관광벨트의 형성이야말로 전남 해양관광개발을 위한 핵심사업임에 틀림없다.

따라서「제4차 국토종합계획」이나「남해안국제관광벨트 조성계획(2000~2009)」의 실천력을 제고하고, 전남의 비교우위자원인 해양·도서를 활용한 국제관광명소를 육성하기 위해서는 돌산~포두간 연륙·연도교 건설사업과 무안공항~화원단지간 연륙·연도교 건설사업이 조속히 추진되고, 이어서 압해~팔금간 연도교 건설사업이 추진되어야 할 것이다.

나. 시범도서 선정

도서는 그 성격과 형태에 따라 유인도, 무인도, 群島, 邑面島, 落島, 육지접근형, 遠隔型, 孤島 등으로 구분할 수 있다. 그 가운데 무인도, 행정소재지로서의 읍·면도, 육지부와 멀리 떨어진 낙도나 고도 등은 개발이 쉽지 않고, 그 효과를 기대하기 어렵다는 측면에서 개발이 용이하고 개발효과가 큰 도서로서는 유인도, 군도, 육지접근형이 적합하다 할 것이다. 결국 풍부하지 않은 투자재원, 당장의 수요창출 기대 난망이라는 전남의 지역실정을 고려할 때 이들 유형별 도서 가운데 도서의 규모, 지

리적 분포를 기준으로 大·中·小型 대표 도서를 선정(Sampling)하여 개발하는 것이 보다 효과적일 것이다.

또한 전남에 분포되어 있는 도서는 면적규모를 기준으로 360Km^{2}에 달하는 진도를 필두로 1Km^{2}에도 못미치는 거문도까지 다양하지만, 대부분의 도서규모가 10~40Km^2 대에 분포되어 있다.

그리고 해양·도서가 타지역에 비해 확실한 비교우위성을 지닐 수 있는 기본여건인 전남적인 향토색채를 다양하게 간직하고 지니고 있어야 한다는 측면에서 연륙·연도교 사업을 통해 육지부와 생활권·경제권이 중첩됨으로써 도서 특유의 고유성을 상실한 도서는 제외해야 할 것이다.

따라서 다음과 같은 기준 하에 유형별 개발대상도서를 선정하여 개발하는 것이 효과적일 것이다. ① 개발이 용이하고 개발효과가 큰 유인도, 군도, 육지접근형 도서 가운데, ② 향토적이고 도서 특유의 색채를 간직한 도서를 선정하되, ③ 도서면적규모별로 「30Km^2 이상」, 「10Km^2 이상」, 「10Km^2 이하」로 3분, 규모별로 선정하며, ④ 가능한 한 생활권별로 균등한 배분이 이루어지도록 한다.

이러한 기준에 의해서 개략적으로 개발대상도서를 선정하면, 대형 개발대상도서로서 완도 보길도, 신안 비금도, 임자도, 중형 개발대상도서로서 신안 흑산도, 완도 약산도, 소형 개발대상도서로서 진도 관매도, 여수시 거문도, 장흥 노력도 등을 들 수 있다. 물론 이러한 유형별 도서는 대안별로 고정된 것은 아니고 규모별, 특성별, 지역별로 안배한 시안임을 밝혀둔다.

2. 시범도서 연륙·연도교 건설 및 주변지역 개발

(1) 연륙·연도교 건설 추진전략

전남도나 시·군의 재정여건상 도서지역의 연륙·연도교 건설은 지방비나 민간자본 유치로는 어렵기 때문에 단기적으로 도서개발촉진법령의 개정에 의한 사업 추진과 장기적으로 특별법 제정 및 광역계획에 의한 정부사업으로 조기 추진하는 것이 바람직스럽다.

도서개발촉진법령의 개정, 현재 도서개발촉진법 제6조의 사업계획을 보면 "도서의 교통·통신 편익증진을 위하여 필요한 운송 및 교통수단과 통신시설의 개선·확충에 관한 사항"만을 규정하고 있어 연륙·연도교 가설에 따른 사업 내용이 미반영되어 있다. 따라서 도서개발촉진법 제6조의 내용 중 일부를 수정하여 연륙·연도교 가설에 관한 내용을 포함하여 광역적인 차원에서 도서지역의 교통망 확충방안을 모색해야 할 것이다. 한편 도서개발사업비 부담방식도 소규모 주민숙원사업인 경우에는 현행대로(국비 70%, 지방비 30%) 하되, 연륙·연도교 건설은 일본의 경우처럼 전액 국비로 부담할 수 있도록 도서개발촉진법 시행령 제13조 내용도 수정하여 도서지역의 육지화 촉진 차원에서 전액 국비로 연륙·연도교를 건설해야 한다.

특별법 제정 및 광역계획에 의한 정부사업으로 조기 추진, 이는 두 가지 방법을 상정해 볼 수 있는데, 첫째, 중앙정부가 별도로 「도서연륙·연도교사업 촉진특별법」을 제정하여 일괄 추진하는

방안과「지역균형개발」에 의한 광역계획을 수립, 건설하는 방안을 상정할 수 있다. 우선 타당성이 인정된 연륙·연도교사업에 대해서는 사업시행과 동시에 광역적인 도서종합개발계획을 수립하여 연차적으로 추진하되, 재원은 농어촌개발지원금(농어촌특별세), 도로교통시설 특별회계, 토지관리 및 지역균형개발 특별회계 등을 활용하고, 사업주관은 규모가 큰 도서지역의 연륙·연도교 사업은 건설교통부가 주관하고, 도서개발촉진법에 의한 소규모 도서개발은 지방자치단체가 주관하는 것이 바람직할 것이다.

둘째, 국도로 지정하여 추진하는 방안을 상정할 수 있다. 현재 우리 도서지역에는 이제 겨우 일부 구간만 국도로 지정되어 있을 뿐 공사는 추진되지 않고 있으나, 이웃 일본은 주요 도서지역의 도로망을 전부 국도로 지정하여 기간망으로 확충하고 있다. 따라서 도서지역의 지방도나 비법정도로 구간을 국도로 지정하거나 인접한 내륙지역의 국도에 연장 승격하는 방안을 모색해야 한다. 예컨대 목포에서 압해를 거쳐 팔금을 중심으로 한 신안의 '환상형 벨트' 연계도로망을 모두 국도 2호선으로 연장하여 건설하는 방안을 강구해야 한다.

(2) 연륙·연도교 주변지역 개발사례

■ **Golden Gate Bridge 주변**

- 머린 카운티와 레드우드 엠파이어를 연결하는 다리로 1937년에 완공되었으며 매일 10만대가 넘는 차량이 통행
- 자동차용 도로와 보행자 도로가 나뉘어 있으며 사이클링도 가능하고 다리의 양쪽에는 비스타 포인트라는 전망대가 있음
- 다리 양단에는 공원을 조성, 온실, 식물원, 뮤직 콩코스, 스타인하르트 수족관, 모리슨 천문관 등의 시설로 관광객을 유치하고 있음

■ **창선~삼천포간 연륙교 주변개발**

- 경남 사천시와 남해군 창선을 잇는 교량군으로 남해대교에 이어 남해를 뭍과 연결시켜 주는 제2의 교량
- 3개의 섬을 잇는 4개의 다리(단항대교, 늑도교, 초양교, 삼천포대교)로 2003년 완공
- 개발계획
  - 면적 : 960,000㎡
  - 사업비 : 공공15억원, 민자809억원
  - 주요시설 : 호텔, 해양민속촌, 전망대, 해양레포츠, 유람선 등의 시설 조성
  - 기존의 관광자원인 창선 왕후박나무, 기인마을 공룡발자국, 창선교 죽방렴 등과 함께 새로운 관광명소가 될 것임

■ **淡路島 大鳴門大橋, 明石大橋 주변**

- 나루토(大鳴橋)대교와 아카시(明石)대교는 혼슈고베(神戶)시에서 아와지시마(淡路島)와 시코쿠 도쿠시마(德島)현을 잇는 다리로, 나루토대교는 길이 1,629m, 144m 높이의 거대한 탑에 걸려 있는 사장교로 1985년 6월에 개통되었으며, 아카시대교는 3경간 세계 최장의 거대한 현수교로 1998년에 완공
- 지역개발
  ・2개의 다리로 연결되는 아와지시마는 최대의 미술관인 오츠카(大塚)국제미술관을 비롯 지영성을 바탕으로 한 테마파크, 온천, 박람회장 등이 조성됨

■ **Shimanami 海島**

- 시코쿠와 혼슈 사이 9개의 섬을 잇는 10개의 교량군으로 쿠루시마(來島) 해협대교는 제1대교 960m, 제2대교 1,515m, 제3대교 1,570m(총연장 4.1㎞)의 세계 최초의 3연속 현수교이며, 그 다음으로 하카다・오시마(伯方・大島)교, 오미시마(大三島)대교(일본 최장의 아치형 다리), 다다라(多羅)대교(세계최장의 사장교), 아쿠치(生口)교, 인노시마(因島)대교, 신오노미치(新尾道)대교 등이 이어져 있음
- 지역개발
  ・이마바리시의 쿠루시마 해협전망관과 각 섬마다 박물관, 기념관, 미술관, 문학관 등의 다양한 문화시설과 공원, 온천, 해양 레저시설, 리조트호텔, 캠핑장 등의 휴양시설이 다양하게 조성되어 있음

■ **廣島 安藝灘大橋 주변**

- 히로시마현(廣島) 本州에서 가마가리(蒲)로 연결되는 아키나다대교(安藝灘大橋)는 총연장 2.7㎞로 2000. 1. 개통, 하루 평균 4000대의 수송을 담당하고 있음
- 지역개발
  ・아키나다대교를 중심으로 上蒲刈島와 下蒲刈島가 시설집약형으로 개발되고, 주변 섬들의 교량건설로 새로운 개발계획이 수립되고 있음
  ・주요시설을 축으로 한 문화시설(미술관, 전시관, 역사건축물의 관람)과 기타 편익시설(토산품 판매장 등)과 지역의 정비 등이 이루어짐

3. 서남해안일주도로변 관광지 개발

전남은 해양・도서개발을 촉진시키기 위한 방안의 하나로 영광에서 전남 연안을 거쳐 광양에 이르는「전남 서남해안일주도로」건설계획을 수립, 추진 중에 있다. 전국 해안선의 절반을 차지하는

전남 연안을 556여km에 달하는 도로로 연결함으로써 지역 연안에 대한 접근성을 향상시켜 해양·도서개발을 촉진한다는 구상이다. 그러나 전남의 재정력으로는 엄두를 낼 수 없는 사업비 때문에 자체적으로 추진하기 어려워 중앙정부에 지원을 요청해 오던 차에 2002년 중앙정부가 이를 수용하여 국도(77호선)로 승격, 추진 중이다.

<표 8> 해안일주도로변 주요관광지 개발계획

구 분	사 업 명	추 진 방 향
영광군	백수 문화휴양관광지	서해안고속도로 경유지이자 해안일주도로의 시발점으로서 전남 해안의 관문, 전국 유일의 원불교성지인 영산성지 및 불교첫도래지인 돔배섬을 활용, 문화휴양관광지 조성
함평군	함평만 해안생태관광지	함평만의 갯벌, 체육·문화시설 생태관광지, 해수찜을 중심으로 한 종합보양·휴양·생태관광지 조성
무안군	무안 해안관광지	무안국제공항 및 목포시와 지근거리로서 수요창출 용이, 집단화된 소나무숲과 모래사장으로 이루어진 자연발생적 해수욕장과 골프장을 연계하여 해양스포츠 관광지로 조성
신안군	압해 수변위락단지	서해안고속도로의 종점 역할과 함께 무안공항에서 화원관광단지에 이르는 연륙·연도교 건설을 계기로 도심형 수변위락단지로 조성
영암군	영산호 관광지	대불·삼호산단, 무안국제공항, 목포신외항과 연계한 4계절 동적 근교휴양지 조성
해남군	화원관광단지	국민관광, 사회관광을 중심으로 한 국제 종합관광단지 조성, 주변 관광자원과 연계하여 남해안의 관광거점 확보
진도군	회동 관광지	신비의 바닷길 민속축제인 영등축제에 몰려드는 관광객에 대비하여 주변의 관광자원과 연계한 관광타운 조성
해남군	땅끝 국민관광지	한반도의 끝이며, 국토순례의 시발지라는 지리적 특수성을 활용, 주변의 송호리해수욕장, 달마산, 미황사, 그리고 다도해해상국립공원 등과 연계한 관광지 조성
완도군	화흥포 해양관광리조트	다도해의 천연해양휴양·관광자원과 연계한 숙박, 휴식, 위락 및 해양관광 종합리조트 조성
〃	청해진 관광지	장보고대사의 유적지 복원을 중심으로 한 지역의 거점 문화역사관광지 조성
강진군	강진만 종합휴양단지	강진만을 중심으로 남측에 완도 신지, 동측에 청자도요지, 서측에 다산초당 등을 연계한 종합휴양단지 조성
장흥군	장재도 낚시관광지	풍부한 어족을 중심으로 낚시관광거점으로 육성. 기반시설과 관광위락시설 확충으로 지역의 수산업과 관광산업을 동시에 진흥하는 효과 기대
고흥군	남열 해양휴양단지	여수~고흥~완도를 연결하는 다도해해상국립공원의 중심축에 위치한 지리적 이점을 활용, 광양만권의 본격 개발로 유입이 예상되는 대규모 국내외인력의 해상휴양·위락공간으로 조성
여수시	임포복합관광단지	일출·다도해 전망타워 및 숙박시설을 확충하고 일출관련 이벤트를 개발하여 전국 최대의 해안일출단지 조성
광양시	망덕 마린리조트	섬진강변에 광양만권의 본격 개발에 따라 유입이 예상되는 대규모 국내외 인력의 위락관광거점 확충

그러나 전남 서남해안일주도로가 건설된다고 해서 해양·도서개발이 저절로 이루어지지는 않을 것이다. 따라서 동 도로 건설의 시너지효과를 창출하기 위해서는 영광~광양간 해안일주도로변에 일정 간격으로 인공적인 관광·휴양시설을 지역별로 확장 또는 신설하여 해양휴양·관광의 메카로 조성하는 후속사업이 추진되어야 할 것이다. 해안일주도로변에 화원관광단지, 화흥포관광단지, 나로도 관광지를 중심으로 영광 백수해안휴양·관광단지를 시발로 여천 임포관광지에 이르기까지 지역별로 특색있는 해안휴양·관광(단)지를 개발하여 연계해야 한다.

특히 도시 해안부에는 친수공간(waterfront)을 적극 도입하고, 경관정비와 더불어 해안경관 조망공간 및 조망대, 포토존(Photo Zone)을 설치해야 할 것이다. 동시에 항·포구의 건물, 가로시설물, 바닥포장 등의 경관을 정비하고 활어센터, 젓갈시장, 그리고 요트, 수상택시 등 핵심관광요소를 도입하여 관광활성화를 도모해야 할 것이다.

그리고 영광에서 광양까지 해안드라이브 코스를 완성하고 요소요소에 해안 소공원을 도입하여 독창적인 해안의 이미지를 극대화해야 할 것이다. 이를 위해 해안도로의 경관조망지에 소형 주차장, 경관해설판 등을 마련하여 방문객에게 휴식, 조망권을 배려하고, 다도해 경관, 일출·일몰을 조망할 수 있는 친수공간(데크 설치 등)을 정비함과 동시에 휴게시설, 주차장 등 편의시설을 제공하여 관광자원화해야 할 것이다. 또한 지역 해수욕장의 경우 동해안에 비해 수질 등 경쟁력이 약하므로 체험형 해수욕장으로 특성화해야 하며, 정기적인 모래관리 및 데크, 비치파라솔, 배후지 송림 등의 체계적인 시설투자를 통해 경관을 개선해야 할 것이다.

4. 중국과 일본 관광객을 위한 편의시설 확충

지방화와 세계화가 동시에 진행되면서 지방 단위의 대외교류 폭이 커지고 있는 추세에서 전남이 경쟁력을 제고하기 위한 방안으로 인근의 중국과 일본과의 교류와 협력을 증진시키는 범위 내에서 관광객을 유치하는 전략을 수립해야 할 필요가 있다. 특히 중국관광객을 유치하는데 심혈을 기울여야 할 것이다. 전남지역이 아무리 대중국교류에 철저히 대비하더라도 1, 2차산업에서의 열위를 만회하기는 쉽지 않을 것으로 판단되기 때문이다. 가격은 물론, 단계적으로 제품의 질적인 측면에서도 대중국경쟁력에서 우위를 점하기가 어려울 것이다. 1차산업은 차치하고, 2차산업만 보더라도 전남의 대중국 수출품목은 화학제품(43.3%)과 철강제품(31.7%)이 대종이 이루고 있으나, 5년 이내에 화학과 철강제품의 기술력이 중국에 뒤질 것이라는 점을 감안하면 경쟁력을 유지하기가 어려울 것으로 전망된다. 따라서 1, 2차산업에서의 열위를 보전하기 위해 중국의 대규모 관광인력을 유입시키는데 총력을 다해야 한다. 다름아닌 급증하고 있는 중국의 해외관광객의 일부를 전남으로 적극 유인하는 대책이 필요하다.

향후 전남지역을 찾는 중국 관광객의 수요는 대규모 잠재수요와 지리적 지근성, 그리고 문화적 동

질성을 이유로 급증할 것으로 전망된다. 우리나라도 해외여행 초기에 지리적으로 가까운 동남아를 많이 찾았듯이 중국관광객도 지리적으로 가까운 전남을 찾을 가능성이 높다. 또한 중국의 지속적인 고도경제성장으로 최상위급 고소득자가 8천여만명에 육박하면서 해외관광객이 1996년 570여만명에서 2000년에는 1천여만명으로 급증하고 있다. 그리고 중국은 신혼부부만 하더라도 1년에 1천만명이 탄생하고 있어 전남의 중국관광객 유치가능성은 매우 높다 하겠다. 작년 월드컵 직전 중국 국영방송이 중국인을 대상으로 한국 방문의사를 물은 결과, 약 1억명이 방문의사를 밝히고 있는 사실이 이를 뒷받침한다 하겠다. 국가적으로도 한국을 찾는 중국 관광객수는 '98년 이후 매년 40% 이상씩 증가하여 2001년을 계기로 사상 처음으로 미국을 제치고 일본에 이은 '한국 방문객 2위 국가'로 부상했다.

그러나 이처럼 양적으로는 증가추세에 있지만, 질적으로는 만족할만한 수준이 아닌 것으로 파악되고 있다. 관광업계가 조사한 바에 의하면, 중국관광객 중 상당수가 "다시는 오지 않겠다"라고 불만을 표시한 것으로 나타나고 있다. 한 중국 관광객은 "한국은 관광하기에 너무 불편한 나라"라며 "한국 관광경험이 있는 중국인들 사이에서 한국은 '볼 것, 먹을 것, 살 것이 없는 3무의 나라'라는 말들을 한다"고 소개하고 있다. 작년 월드컵 기간 중 중국관광객이 당초 예상치 6만5천여명에 크게 못미치는 3만5천여명에 불과한 것도 이에 대한 반증이라 하겠다.

따라서 작년 월드컵을 계기로 중국의 문화관광객을 본격 유인하기 위한 상품개발과 인프라를 확충하는데 최우선순위를 부여해야 한다. 그 가운데서도 중국의 특히 신혼부부나 중·상류층이 선호하는 시설이 확충되어야 한다. 이를 위해 전남의 비교우위자원인 藝·義·味의 '3鄕'의 전통을 활용하는 방향에서 확충되어야 한다. 중국과 동일문화권인 유교문화, 5·18민주성지, 그리고 전통적인 맛깔스런 요리나 음식을 상품화해야 한다. 그리고 볼거리는 전국 최대의 해양·도서에 확충하는 것이 바람직하다. 중국의 관광객 가운데 잠재수요가 내륙거주민 쪽에 많기 때문이다. 또한 중국어판 주요지역 안내도, 한자 관광안내판 설치, 그리고 통역요원 배치 등의 관광인프라 등이 지역에 관계없이 동일한 규격과 디자인으로 지속적으로 확충되어야 할 것이다.

그리고 살거리로서 지역의 거점도시인 목포, 여수 등지에 대규모 가전·의류센터를 확충할 것을 제안한다. 중국의 한국계 리서치 전문기관인 '차이나 리서치센터'가 2000년 12월 중국 네티즌 1천1백명(직장인 2백89명, 대학생 6백5명, 고교생 2백6명)을 대상으로 조사한 결과, 주요 희망 쇼핑품목으로는 전자·디지털 제품이 첫째로 꼽혔으며(44%), 기념품(20%)·지방특산품(15%),·의류 및 장신구(10%)·가전(7%)·음악 및 영화관련 CD(3%) 순으로 나타났다. 실제로도 현재 외국관광객의 행선지는 80% 이상은 서울로 나타나고 있다. 동해안, 경주, 제주보다 서울을 찾는 관광객수가 훨씬 많다. 서울 가운데서도 동대문시장과 남대문시장의 가전·의류제품을 구입하기 위해 입국하는 중국과 러시아인이 태반을 차지하기 때문이다. 전남지역에서도 거점도시의 재래시장을 활용하거나 새로운 대안을 찾아 대규모 가전·의류센터를 건설하는 것이야말로 중국관광객을 유인하는 첩경으로 판단된다. 그리고 이를 확대·발전시켜 '차이나 스트리트'로 조성해 나가야 한다. 신혼부부가 신혼여행도

즐기고, 자국에서는 상상하기 어려울 정도로 염가에 양질의 가전·의류를 구입하는 것은 전남이 '다시 찾고 싶은 지역'이자 이웃이나 친지에게 '권하고 싶은 지역'으로 오래도록 추억에 남는 경험으로 간직될 것이기 때문이다.

5. 차이나 아일랜드(China Island), 3國園(한국, 일본, 중국정원) 조성

전술한 시범개발대상 지역이나 도서 가운데 거주민이 상대적으로 적은 도서를 선정하여 중국의 향취를 느낄 수 있는「차이나 아일랜드(China Island)」로 육성하여 중국관광객을 적극 유치할 필요가 있다. 이와 동시에 동양문화권의 주요국인 한국, 일본, 중국의 자연경관을 테마로 하는 각국의 정원을 조성하여 외국인 관광객의 유인요소를 부여하여 해양관광과 연계하는 것이 바람직할 것이다.

예컨대 무안국제공항 주변 도서에 일본과 중국관광객을 유인하기 위한 동양 3국(한국, 중국, 일본)의 대표적 정원인「3國園」을 조성하고, 이를 발전시켜 자치단체별 자매도시를 중심으로 특정자매도시공원을 조성하여「리틀월드(Little World)」로 확대시키는 방안도 검토해 볼 필요가 있다.

다음으로 랜드마크(Landmark)화를 통한「상징섬 가꾸기」사업도 전개할 필요가 있다. 우리 지역의 비교우위자원인 독특한 다도해의 풍경을 활용한 명소화, 관광을 배려한 섬·해안 경관 정비 및 원활한 네트워크를 위한 해안도로의 연결 및 교량건설 등의 추진 필요성이 커지고 있다. 전국 60여%의 도서를 보유하고 있는 서남해안 다도해는 다양한 형태의 섬과 독특한 곡선을 그리며 형성된 리아스식해안, 그리고 연안에 분포하고 있는 갯벌, 해수욕장, 항·포구, 일출·일몰 조망지 등 수많은 독창적인 경관자원을 보유하고 있음에도 이를 특화한 정비 및 관리가 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 홍도, 흑산도 등 국립공원 지역은 풍광이 뛰어나지만 그밖의 대부분의 섬들은 식생상태 등 대체적으로 경관 상태가 불량하므로 장·단기적으로 꽃, 수목 등 다양한 식물 도입을 통해 자연성과 경관성을 강화해야 한다. 섬과 섬, 섬과 육지간의 예술성, 상징성 있는 교량을 도입하여 관광자원화하고 해수온천, 해안형 골프장, 해수욕장 정비, 해안일주도로정비 등 휴양형 경관 가꾸기를 실천할 필요가 있다.

6. 동북아크루즈 운항

이처럼 단기적 전략에 의해 관광수요가 일정 수준에 도달하면, 중·장기적으로 숙박시설과 관광인프라를 구축해야 할 것이다. 그러나 이러한 관광인프라는 속성상 민간자본에 의존할 수밖에 없다는 점을 감안해야 한다. 이러한 측면에서「남해안국제관광벨트 조성계획」의 핵심사업인 동북아크루즈(유람선)사업이 추진되어야 한다.

유람선은 여가시간에 순수관광유람을 목적으로 하는 관광객을 대상으로 숙박시설, 음식시설, 위락시설 등 관광객을 위한 각종 편의시설을 갖추고 수준높은 서비스를 제공하면서 수려한 관광지를 안

전하게 순항·유람하는 선박운송이라고 개념지울 수 있다. 1960년대에 미국에서 본격화된 유람형 크루즈는 비용과 시간을 얻기 어려운 미국적 현실을 받아들여 짧은기간 적은 비용으로 카리브해 부근의 아름다운 곳을 돌아 항해하는 휴양항해의 붐을 조성하였다. 3박4일이나 1주일 이내의 항해로서 과거의 대양횡단 항해에 비해 단기항해로 불린 유람선 항해는 1960년대 후반부터 성행하기 시작하여 세계적 경기부양과 소득향상 및 근로시간의 단축·휴가의 장기화 등에 힘입어 유람 전문의 호화롭고 큰 객선의 출현을 이끌어냈으며, 1970년대 이후 세계의 항해인구는 매년 6%를 초과하는 증가세를 보이고 있다. 매년 470만명이 레저형 항해, 유람선 여행을 경험하고 있으며, 그중 80%는 카리브해를 중심으로 이루어지고 있다. 우리나라는 관광유람만을 목적으로 한 선박의 운항은 1997년 금강산 관광을 목적으로 시작한 금강호가 효시라 할 수 있다.

외국 유람선을 기준으로 유람선에 설치되어 있는 주요시설은 유람선은 그 출발이 대양을 횡단하는 호화여객선이었다는 점에서「지루함을 달래고」,「먹고 자고 꾸미는」,「호화로운 시설수준」을 갖추고 있는 바, 일반적인 필수시설은 일류호텔과 같은 숙박시설, 식당, 바·라운지, 카지노, 메인라운지, 극장, 풀, 갑판(데크), 사무실, 의무실, 면세점, 미용실, 사우나, 대중탕 등이 갖추어져 있고, 헬스클럽을 비롯한 스포츠시설도 필수적이다.

이웃 일본의 경우 총 5개의 유람선회사가 모두 10척의 장거리 유람선을 보유하고 있으며, 이 가운데 2개 회사가 보유한 4척은 해외여행을 주목적으로, 나머지 2개 회사의 2척은 자국내 여행을 주목적으로 각각 영업활동을 하고 있다. 운항형태를 보면, 취항항로를 해외 및 국내로 구분하여 관광객을 대상으로 하는 여행상품을 판매하고 있는데, 3~5년 후까지 운항계획을 세우고 승객을 모집하고 있다.

전남연안은 항해구역상 크루즈 운항에 양호한 조건을 갖추고 있다. 크루즈 항해구역은 항만, 항로, 자원 등 3가지 기본적 조건이 충족되어야 하는데, 자원성에서 전남지역은 풍경이 뛰어난 섬들과 연안육지의 관광자원이 많아 단기항해 유람에도 유리하다. 그리고 전남지역은 유인도서가 상대적으로 많아 항로개설이 많은데다 비교적 고요한 해수면을 이루고 있어 유람선 운항 및 이용효과면에서 유리하다. 그 위에 전남지역은 특수한 먹거리와 놀거리 문화가 형성되어 있어 행사나 모임터로서의「레스토랑 크루즈」나「파티 크루즈」에 매우 적합하다. 다음으로 항만조건도 양호하다. 전남에 분포한 주요 거점항으로 활용될 수 있는 항만은 목포, 광양항, 완도항 등을 들 수 있는데, 대부분 확장되었거나 확장사업이 추진되고 있어 크루즈 기항에는 문제가 없을 것이다.

그리고 관광유람선의 확보방안은 신조선 도입의 경우와 중고선 도입의 방안을 상정할 수 있다. 먼저 신조선 도입의 경우는 다음의 3가지를 생각할 수 있다. 첫째, 정부의 계획조선 융자방식를 선택할 경우 선박가격(3,000톤 기준 240억원)의 80%인 192억원의 융자지원을 받을 수 있으며, 이는 5년거치 8년 분할상환 조건으로 사용할 수 있어 자체자금은 48억원만 필요하다. 둘째,「BBC/HP 방식(新造國籍取得條件附裸傭船)」을 선택할 경우 선박가격의 100%인 240억원 전액을 지원받을 수 있어

선박도입을 위한 자체자금 부담은 없으나, 다만, 이 방식을 희망하는 회사가 많고, 한도액이 충분치 않아 자금확보가 쉽지 않고, 특히 화물선을 우선하고 있다. 셋째, 유람선의 건조, 운영경험이 풍부한 일본이나 노르웨이를 비롯한 외국자본과 합작으로 도입하는 방법을 들 수 있는데, 이 경우 50:50의 비율이 되며, 각각 2,000만달러 정도를 부담해야 한다.

중고선 도입의 경우, 현행 제도상 총선박소요의 30% 이내에서 허용되는 중고선은 한국은행 보유외환자금으로 지원되는데, 1995년 12월 이후「원칙자유제도(Negative System)」를 기본으로 하여 1,000톤 미만, 20년 이상된 선박만을 수입하도록 제한하고 있다. 중고선은 신조선에 비해 가격이 선령(船齡)에 따라 30% 내외까지 저렴하기 때문에 매우 유리할 수도 있다. 이처럼 계획유람선의 경우 신조선 도입이 쉽지 않고, 중고선을 도입하면 자금부담이 가벼운 이점이 있으나, 정책지원대상에 포함되기가 어렵기 때문에 선박보유국과의 합작형식으로 확보하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

이처럼 크루즈 운항에 양호한 조건을 갖춘 전남에 1차적으로 국내 남해연안을 범역으로 하는 크루즈루트를 개발한 후, 단계적으로 상해~남해안~후쿠오카(오사카) 등의 동북아 국제 크루즈루트를 개발·운항해야 한다. 그리고 장기적으로 정박항을 시드니, 싱가포르에 대응하는 거점크루즈항으로서 동북아크루즈 허브기능을 보유하는 국제적 미항으로 조성해야 한다. 이러한 크루즈사업은 전남의 관광개발에 있어서 최대 난제인 대규모 고품질의 숙박시설과 음식점을 대체함으로써 전남의 관광개발을 한단계 업그레이드시키는 계기로 작용할 것임에 틀림없다.

7. 주민참여가 용이한 중·소규모 시설 확충

개발대상 해양자원이 선정되고 접근이 용이하도록 교통망이나 연륙·연도교가 가설되면 대상지역에 위락·휴양시설, 학습·연수시설, 국제컨벤션센터 등의 관광·휴양편의시설이 확충되어야 하는데, 여기에는 다음의 두가지 사항이 반드시 고려되어야 한다. 하나는 "가장 지방적인 것이 세계적이다"라는 측면에서 전남만의 멋과 풍취를 간직한 시설을 중심으로 확충해야 할 것이며, 다른 하나는 주민이 주도적으로 참여 가능한 시설 배치가 이루어져야 할 것이다. 이러한 두가지 측면을 충족시켜주는 대표적 시설로서 전남만의 특성이 가득 실린「농어촌호텔」,「펜션」,「해상호텔」등을 들 수 있다.

관광의 중요한 요소 가운데 하나인 '정체성'을 살리는 차원에서 편의시설도 지역의 특색을 살려야 하는데, 전남만의 멋과 풍취를 간직한 시설로서 '농어촌호텔'을 들 수 있다. 외양(겉모습)은 전통적, 향토적 형태를 갖추고, 내부시설은 현대화한 전남적 가족단위의 연안형 농어촌호텔을 건립하자는 것이다. 이는 중·소규모시설인 만큼 주민의 주도적 참여가 용이하여 주민소득 증대와 함께 지역경제를 활성화시키는 계기로 활용할 수 있다. 영국 북부 등 유럽의 전통적이면서 현대화된 민박호텔 등이 좋은 실례가 될 것이다.

이를 위해 해당 지역주민들로 하여금 離農·離島 등으로 발생한 空家나 廢校 등을 자연경관과의 조화 위에 수리 개량하여「전남형 위락·체류시설」을 개발케 하는 방안을 강구해야 할 것이다. 이는 주민소득 증대와 직결시킬 수 있으며, 동시에 한국적이면서 향토적인 의미까지도 부여한 국제 관광·휴양지로 개발하는 계기를 마련할 수 있는 이점이 있다.

아울러 주요 관광지를 대상으로 거점별 농어촌호텔단지를 조성하고 가능하면 농어촌관련 학습전시관, 농수산물 경작지를 갖춤으로써 향후 관광행선지 결정에 있어서 주도적 역할을 담당할 도시의 청소년들과 경제적 여유가 있는 노년층들로 하여금 관광도 즐기고, 휴양도 하면서, 농어촌 생활실상을 체험 또는 회상케 할 수 있는 기회를 부여함으로써 해양관광·휴양수요를 증대해야 할 것이다.

이를 활성화하기 위해서는 2003년 1월 문화관광부가 입법예고한 '관광펜션업'을 시설하고 장려하는 적극적인 정책이 필요하다. 문광부는 새로운 숙박형태인 '관광펜션업'을 관광편의시설업으로 지정할 수 있도록 하는 내용을 골자로 한「관광진흥법시행령」개정안을 이미 입법 예고(2003. 1. 2)한 바 있다. 동 개정안에 따르면 향후 관광펜션업도 관광편의시설업으로 지정되어 관광진흥기금 등 정부지원도 가능하게 되며, 현재 기준 자체가 불분명한 펜션업에 대한 개념 정의 및 제도화가 가능할 것으로 전망된다.

- 펜션
  · 전원생활을 즐기면서 별도의 객실을 두고 손님을 받는 유럽풍 민박시설.
  · 콘도와 민박의 중간형태로 객실수는 3~10개까지 다양하며, 주 5일 근무제의 확산에 따라 수도권, 강원도, 제주도 등을 중심으로 확산되고 있음.

문광부가 제시한 펜션업의 기준은 ㉠ 자연 및 주변환경과 조화되는 3층 이하의 건축물일 것, ㉡ 객실이 30실 이하일 것, ㉢ 식사 및 숙박에 필요한 설비와 바베큐장 및 캠프파이어장 중 주인의 환대가 가능한 1종류 이상의 시설을 갖추고 있을 것, ㉣ 숙박시설 및 이용시설에 대하여 외국어 안내표기를 할 것 등의 4가지 기준에 합당해야 한다.

그리고 이러한 농어촌호텔의 효과를 극대화하기 위해서는 주변에 전남적인 독특한 관광농원을 조성하는 것이 효과적이다. 기존 관광농원의 가장 큰 문제점으로서-전국적인 현상이지만-관광농원이 지정된 후 지역의 특산물(전남의 경우 농·수산물)과 연계되지 못한 채, 단순히 야외음식점 기능만 발휘하고 있는 점이다. 이를 해소하여 관광농원이 지역경제활성화에 기여하기 위해서는 ① 관광객이 특정 특산물의 경작 및 생산과정을 체험할 수 있어야 하며, ② 현지에서 특산물을 원료로 한 여러가지 음식이나 가공상품을 맛볼 수 있고, ③ 제조방법을 배워갈 수 있는 기능이 강조되어야 한다.

또한 운영방법에 있어서도 특산물 생산자가 공동 출자하여 관리하게 함으로써 지역주민의 참여를 유도하고, 운영단위도 특산물 생산마을을 기준으로 조성·운영하는 것이 바람직할 것이다. 이는 부수적으로 특정 마을의 이미지 제고효과도 기대된다.

이러한 농어촌호텔이나 관광농원은 초기단계에서는 도가 대상지역을 엄정 선정하여 주민과 함께 시범적으로 운영하는 제3섹터 형태로 추진하는 것이 바람직할 것이며, 그 후 수요가 창출되고, 기반이 정착되면 단계적으로 지역주민이 주도적으로 참여함으로써 주민소득 증대와 직결되도록 해야 할 것이다.

다음으로는 '해상관광호텔'의 건립을 검토해 볼 필요가 있다. 해상호텔 사업은 선진국에서는 적극적으로 조성되고 있으나, 우리나라에서는 각종 도입규제와 법적인 여건미비로 인하여 활성화되지 못했으며, 최근에야 사업의 구상과 추진이 활발해 지고 있다.

국내의 해상호텔은 한·미·불 합작으로 인천용유도 해안지역을 대상으로 설계중인 'Thalassopolis 해상호텔'과 5,000톤급 여객선을 도입해 건조중인 부산 동백섬 해안의 '동남해상관광호텔'이 있으며, 현재 구상되고 있는 곳으로는 '거제도해상호텔'과 시화호 방조제 외측에 '명성Aquatonic해상호텔'을 들 수 있다.

전남은 해양관광개발에 대한 잠재력에도 불구하고, 숙박시설의 취약으로 활성화되지 못하고 있다는 점을 감안하면 해양과 연관성이 높고, 특색있고, 저비용이며, 건설기간이 짧은 해상호텔과 같은 숙박시설이 확충되어야 함은 당연하다.

해상관광호텔의 모형은 폐선을 이용한 '계선(Moored Ship)호텔', '고정식 해상호텔', BMP(Barge Mounted Plant)를 이용한 '浮體호텔(Floating Hotel)' 등을 들 수 있는데, 전남지역의 경우에는 이상적인 부체호텔보다 시간적, 경제적으로 더욱 효율적인 중고선박이나 해상구조물 등을 이용하여 건립하는 방안도 검토해 볼만 하다.

- 浮體호텔(Floating Hotel)
  - ·부유체구조물을 조성하고 바다를 향해 날개를 펼친 형상으로 공작물 설치, 배후에 정온수역 확보, 계류시설은 1개의 대형 Mooring Buoy를 조성하여 계류, 자체 추진력은 없으나 曳船(Tugboat)에 의해 이동 가능
  - ·대표적 플로팅 호텔로 사이공 해상관광호텔을 들 수 있으며, 세계에서 현존하는 해상호텔 중 유일하게 움직일 수 있는 물위에 떠 있는 호텔.
  - ·사이공호텔의 규모는 지상 6층, 지하 1층, 182개의 다양한 형태의 객실 보유, 6개의 식음료 영업장, 250명까지 수용가능한 다수의 연회장, 야외수영장, 테니스코트, 체육관실, 사우나 등 확충.

8. 도서순회 골프코스(Cross-Island Golf Course) 조성

소득수준의 향상 및 경제적 성장과 가치관의 변화로 레저활동이 보편화되면서 골프에 대한 사회적 인식의 변화에 따라 골프인구의 증가현상이 두드러지게 나타나고 있고 점차 대중화 추세를 보이

고 있다. 2001년 1천만명을 돌파한 골프장 내장객수는 급증하고 있는 추세이다.

2002년 현재 전국 골프장수는 158개(군골프장 제외, 회원제 114, 대중 44)에 달한다. 일본의 골프장은 2001년 현재 2,500여개로 인구 52,000명당 1개의 골프장을 보유하고 있으며, 미국은 16,000여개의 골프장을 보유, 인구 14,000명당 1개의 골프장을 보유하고 있는 셈이다.

반면, 우리나라는 30만명당 1개 꼴이다. 또 1개 골프장(18홀 기준)당 이용객수는 71,898명으로 일본(36,800명)의 2배에 가깝다. 전남은 2002년 12월 현재, 5개의 골프장이 영업중인데, 18홀을 기준(7개의 골프장이 영업중인 셈)으로 골프장 1개당 50만명을 수용하고 있다. 이처럼 전남은 골프장시설 측면에서도 전국 평균에 뒤져 있다.

한편 골프장사업은 전국적으로 2001년 영업이익률이 22.3%로 상장기업 평균(5.5%)보다 4배를 넘는 등, 산업계의 새로운 수익사업으로 급부상하고 있다. 따라서 대기업을 중심으로 골프장 사업확장이 활발하다. 삼성·한화·LG 등 2개 이상의 골프장을 보유하고 있는 곳은 물론, 중견기업과 대형병원 등도 사업다각화 차원에서 골프장사업에 진출하고 있어 전남에 대한 투자유치도 적극화할 필요가 있다.

특히 산지가 70%인 전남의 실정을 감안할 때 국토개발 차원에서 국민체육시설의 하나인 골프장을 건설하여 국가발전과 국민경제에 기여하고, 나아가 지역주민의 여가선용과 공공체육시설의 건립이라는 관점, 그리고 골프장 운영으로 인한 지방재정력 확충, 고용효과 창출 및 지역경제활성화 측면에서 개발할 필요가 있다. 또한 골프장은 주변의 관광자원과 연계 개발함으로써 전남을 찾는 관광객에게 다양한 관광상품을 제공한다는 측면에서 지역관광산업을 활성화하는 계기로 작용할 수 있다.

이를 위해 권역별(서남권, 동부권)로 2~3개소의 거점 골프장을 건설해야 한다. 1차적으로 일반적인 골프장 입지조건 및 관광지 규모를 고려하여 서남권 거점 골프장은 화원관광단지, 땅끝국민관광지에 건설하고, 동부권 거점 골프장은 고흥 남열국제휴양관광지, 여수반도권 종합리조트에 건설해야 한다. 그리고 단계적으로 해안일주도로변 관광지를 중심으로 골프장을 건설하여 해안 육상골프코스를 조성하고, 해상국립공원내 집단시설지구를 중심으로 골프장을 건설하여 해상골프코스를 조성하는 것이 바람직하다. 이를 통해 주 5일제 근무에 따른 2박 3일의 골프투어 패키지를 개발하여 기후조건이 좋은 전남지역에서는 동계기간에도 가능한 종목으로 국내에서의 서울, 경기지역 관광객을 유치하고, 국제적으로는 중국, 일본 관광객을 유인하는 수단으로 활용해야 할 것이다.

Ⅲ. 맺음말

이처럼 전남은 지리적, 지형적으로 동북아의 해양관광명소로 기능하는데 충분한 잠재력을 지니고 있다. 다만, 아직도 해양·도서는 망각과 천시의 대상에서 벗어나지 못하고 있는 인상이 강하다. 따라서 지역·계층·세대간 통합을 우선하는 참여정부는 해양·도서를 '제2의 국토'로 개발하여 동북

아의 해양국가로 거듭나는데 혼신을 다해야 할 것이다. 이는 특정지역의 개발을 위한 사업이자 국가경쟁력 제고에도 크게 기여할 것으로 확신한다. 전남의 입장에서는 타지역에 비해 비교우위에 있고, 발전잠재력이 큰 해양·도서자원을 활용한 지역발전전략을 추진한다는 점에서 효율적이며, 국가적으로는 전국의 60% 이상을 점하고 있는 해양·도서자원을 개발함으로써 전국적인 해양·도서개발을 추진하는 셈이 되고, 이를 계기로 전남이 동북아의 국제관광명소로 자리하게 되면 동북아경제중심국가의 한 축을 이루는 결과를 초래할 것이기 때문이다.

이를 위해서는 우선적으로 도서의 '환해성', '격절성' 등의 특수성을 인정하여 개발대상도서의 연륙·연도교 사업에 박차를 가해야 한다. '도서개발촉진법' 개정, '도서연륙·연도교사업 촉진특별법' 제정, 그리고 도서지역의 지방도나 비법정도로 구간을 국도로 지정하거나 인접한 내륙지역의 국도에 연장 승격하는 방안을 활용하여 연륙·연도교를 중앙정부가 주도적으로 건설해야 한다.

이러한 기반시설을 확충한 후, 중국의 지속적인 고도경제성장으로 급증하고 있는 중·고소득자나 신혼부부를 전남과 남해안으로 유치하기 위한 동북아크루즈 운항사업을 추진해야 한다. 이러한 크루즈사업의 효과를 극대화하기 위해서는 중국과 일본의 관광객을 위한 편의시설의 확충에도 심혈을 기울여야 할 것이다

그리고 중·장기적으로 해양목장화사업과 해양신도시 개발사업, 그리고 해양과학연구기지 조성사업에 대한 검토도 선행해야 할 것이다.

참 고 문 헌

· 대한민국,「제4차 국토종합계획」, 2000.
· 해양수산부,「21세기 해양수산비전」, 1997. 8.
· 경상남도,「남해안 관광일주도로 건설계획」, 1995. 5.
· 전라남도,「남해안개발계획」, 1995. 11.
· 전라남도,「전남해양종합개발계획」, 1997. 11.
· 광주·전남발전연구원,「광주·전남보고서」, 1998. 11.
· 광주·전남발전연구원,「참여정부 출범과 광주·전남의 실천과제」, 2003. 5
· 이건철, "효율적인 대중국 교류·협력 추진방안", 광전연 리전인포 제 74호(2002. 7)
· 각종 통계자료.