

碩士學位論文

觀光交通屬性的 重要度 認識에 關한 研究

- 濟州道 來道觀光客을 中心으로 -

指導教授 張 聖 洙



濟州大學校 經營大學院

經營學科 觀光經營專攻

金 瑛 蘭

1997.

# 觀光交通屬性的 重要度 認識에 關한 研究

- 濟州道 來道觀光客을 中心으로 -

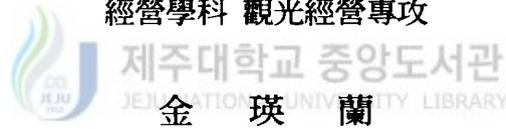
指導教授 張 聖 洙

이 論文을 經營學 碩士學位 論文으로 提出함.

1997년 월 일

濟州大學校 經營大學院

經營學科 觀光經營專攻



金瑛蘭의 經營學 碩士學位論文을 認准함.

1997년 월 일

委 委 委	員 長	金 敬 昊	
	員	許 香 珍	
	員	張 聖 洙	

# 목 차

<b>제1장 서론</b> .....	1
제1절 연구의 배경 및 목적 .....	1
제2절 연구의 범위와 방법 .....	2
<b>제2장 관광교통속성에 대한 이론적 연구</b> .....	6
제1절 교통의 의의와 역할 .....	6
1. 교통의 개념 .....	6
2. 교통의 기능과 역할 .....	7
3. 교통에 대한 국가개입과 정책의 필요성 .....	9
제2절 관광교통의 의의와 역할 .....	11
1. 관광교통의 개념 .....	11
2. 관광교통의 기본적 성격 .....	14
3. 관광교통의 역할 .....	17
4. 교통과 관광교통간의 특성 비교 .....	19
제3절 관광교통의 속성 .....	22
1. 도시교통의 속성 .....	22
2. 관광교통의 속성에 대한 기존 연구 .....	29
3. 관광교통의 속성정리 .....	31
4. 관광교통정책의 필요성 .....	34
<b>제3장 제주도 관광교통의 개관</b> .....	35
제1절 제주도 관광교통의 사적 접근 .....	35
제2절 수단별 관광교통의 발전 .....	37

1. 버스의 등장과 발전 .....	37
2. 택시의 등장과 발전 .....	38
3. 전세(관광)버스등장과 발전 .....	39
4. 자동차대여사업의 등장과 발전 .....	40
제3절 관광코스와 관광발전 .....	43
<b>제4장 중요도 인식에 대한 실증분석 .....</b>	<b>46</b>
제1절 선행연구의 검토 .....	46
제2절 설문조사의 범위 및 방법 .....	47
1. 설문조사의 목적 및 방법 .....	47
2. 조사대상자의 일반적 내용과 조사대상자수 .....	50
제3절 제주도 관광교통속성에 대한 평가 .....	53
1. 관광교통속성별 평가 .....	54
2. 관광교통속성에 대한 인식의 종합 .....	91
제4절 관광교통속성의 중요도에 대한 인식 .....	92
1. 관광교통정책에서 중요시해야 할 속성순위에 대한 인식 .....	92
2. 우선시해야 할 관광교통수단에 대한 인식 .....	94
<b>제5장 제주도 관광교통의 방향 .....</b>	<b>99</b>
제1절 제주도 관광교통정책의 틀 .....	99
제2절 제주도 관광교통문제를 개선하기 위한 거시적 방향 .....	100
제3절 제주도 관광교통문제를 개선하기 위한 미시적 방안 .....	102
1. 관광교통계획의 수립과 안전성 확보 .....	103
2. 도와 시·군단위의 교통계획의 협조 .....	104
3. 렌터카회사의 문제개선에 지방정부의 적극 지원과 역할 .....	105
4. 안내 혹은 정보체계의 확충 .....	105

5. 대중교통수단의 정시성 확보와 쾌적성 유지 .....	107
6. 택시요금의 객관화와 현실화 .....	107
7. 관광지별 통과버스와 시간표에 대한 정보지도 제작 .....	108
8. 운전자를 위한 교통지도 제작 .....	108
<b>제6장 결 론</b> .....	<b>110</b>
<b>참고문헌</b> .....	<b>115</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>119</b>
<b>부록 1. 설문지</b> .....	<b>124</b>
<b>부록 2. T검정과 ANNOVA분석표</b> .....	<b>129</b>



## 표 차 례

〈표 2- 1〉 교통의 공간적 분류와 특성 .....	20
〈표 2- 2〉 지구교통계획(지구도로)의 평가지표 .....	25
〈표 2- 3〉 주요 교통체계와 속성의 개관 .....	26
〈표 2- 4〉 서비스의 속성 .....	27
〈표 2- 5〉 교통정책의 이념인 상위목표(goal)와 하위목표(objectives) .....	28
〈표 2- 6〉 학자들이 주장하는 속성 .....	31
〈표 2- 7〉 학자들이 주장하는 속성에 대한 분석표 .....	32
〈표 2- 8〉 관광교통의 속성과 요소 .....	33
〈표 3- 1〉 자동차 운송사업체 현황 .....	38
〈표 3- 2〉 전세버스업체 등록 및 현황 .....	40
〈표 3- 3〉 연도별 자동차 대여사업체 및 차량 .....	41
〈표 3- 4〉 업체별 차량현황 .....	42
〈표 3- 5〉 정기관광코스 .....	45
〈표 4- 1〉 체류기간과 주로 이용한 교통수단별 조사대상자수 .....	50
〈표 4- 2〉 방문경험, 거주지역, 가구 일인당 월평균소득별 조사대상자수 .....	51
〈표 4- 3〉 직업과 여행형태별 조사대상자수 .....	51
〈표 4- 4〉 나이, 성별, 학력, 운전여부, 면허증 취득, 자동차소유별 조사대 상자수 .....	52
〈표 4- 5〉 편안함에 대한 평가 .....	55
〈표 4- 6〉 시외버스터미널의 깨끗함에 대한 차이 .....	56
〈표 4- 7〉 관광버스의 쾌적함에 대한 차이 .....	57
〈표 4- 8〉 시내버스의 쾌적함에 대한 차이 .....	58
〈표 4- 9〉 시외버스의 쾌적함에 대한 차이 .....	59
〈표 4-10〉 렌터카의 쾌적함에 대한 차이 .....	59
〈표 4-11〉 버스로 관광코스를 가기 편안한 정도에 대한 차이 .....	60
〈표 4-12〉 택시로 관광코스를 가기 편안한 정도에 대한 차이 .....	61
〈표 4-13〉 버스운전사 서비스의 편안한 정도에 대한 차이 .....	62
〈표 4-14〉 관광버스안내원 서비스의 편안한 정도에 의한 차이 .....	63
〈표 4-15〉 편리성에 대한 평가 .....	64

〈표 4-16〉 시내외버스들은 시간을 잘 지키는가에 대한 차이	65
〈표 4-17〉 관광버스들은 시간을 잘 지키는가에 대한 차이	66
〈표 4-18〉 안내표지와 정보체계는 좋은가에 대한 차이	67
〈표 4-19〉 주유소위치의 편리성에 대한 차이	68
〈표 4-20〉 잘못된 것을 지적할 경우 고치려는 자세	69
〈표 4-21〉 렌터카예약, 대여와 반납의 편리함에 대한 차이	70
〈표 4-22〉 접근성에 대한 평가	72
〈표 4-23〉 관광지를 찾는데 용이함에 대한 차이	72
〈표 4-24〉 원하는 관광지 가까이 접근의 가능성에 대한 의견차이	74
〈표 4-25〉 관광지 주차의 편리성에 대한 차이	75
〈표 4-26〉 신속성에 대한 평가	76
〈표 4-27〉 관광지로의 이동시간의 짧음에 대한 차이	76
〈표 4-28〉 장애없이 속도를 내는데 편리함에 대한 차이	78
〈표 4-29〉 안전성에 대한 평가	79
〈표 4-30〉 안전하게 주변경관을 관람할 수 있는 정도에 대한 차이	79
〈표 4-31〉 자가운전시 안전성에 대한 차이	80
〈표 4-32〉 노변(갓길)이 충분하여 운전할 때 편리함에 대한 차이	82
〈표 4-33〉 노변(갓길)이 충분하여 운전하다 쉬기좋음에 대한 의견차이	83
〈표 4-34〉 경제성에 대한 평가	85
〈표 4-35〉 시내버스 요금의 저렴함에 대한 차이	85
〈표 4-36〉 시외버스요금의 저렴함에 대한 차이	86
〈표 4-37〉 렌터카의 요금의 저렴함에 대한 차이	87
〈표 4-38〉 리무진버스(공항-서귀포구간)의 요금의 저렴함에 대한 차이	88
〈표 4-39〉 환경성에 대한 평가	89
〈표 4-40〉 도로개설이 경관훼손에 주는 영향에 대한 차이	89
〈표 4-41〉 도로개설이 자연생태계에 미치는 영향에 대한 차이	91
〈표 4-42〉 속성에 대한 평가종합표	92
〈표 4-43〉 관광교통정책에서 중요시해야 할 속성순위	93
〈표 4-44〉 운전여부와 중요한 속성간의 교차분석	94
〈표 4-45〉 우선시해야 할 관광교통수단	94
〈표 4-46〉 관광형태와 지원해야 할 교통수단간의 교차분석	97
〈표 4-47〉 거주지역과 지원해야 할 교통수단간의 교차분석	98
〈표 5- 1〉 관광교통속성에 대한 평가와 중요도 순위	100

## 그림 차례

〈그림 1-1〉 논문의 흐름도와 분석의 틀 .....	5
〈그림 2-1〉 Gunn의 관광의 기능적 체계 .....	17
〈그림 2-2〉 Hudman과 Hawkins의 관광체계모형 .....	18
〈그림 2-3〉 지구교통계획이 추구해야 할 속성 .....	22
〈그림 2-4〉 평가기준과 평가지표의 분류 .....	23
〈그림 5-1〉 관광교통의 주체 .....	98
〈그림 5-2〉 관광교통속성의 평가와 중요도 비교 .....	99
〈그림 5-3〉 운전자 통행행태에 직접·간접으로 영향을 미치는 제요소	105



# 제1장 서론

## 제1절 연구의 배경 및 목적

제주도를 내방하는 관광객은 계속 증가하여, 1996년에는 내외국인을 포함하여 393만 5,000여 명에 이르렀다.<sup>1)</sup> 관광객들의 증가와 더불어 관광객들의 교통불편이 증가하고 있지만, 이와 같은 교통관련 문제를 진단하고 해결하려는 노력은 그동안 많지 않았다. 관광지의 교통문제를 도시교통문제로 접근하는 노력은 부분적으로 있었지만, 관광교통측면에서 접근하는 해결노력은 학술적으로나 실무적으로 거의 전무한 실정이다.<sup>2)</sup>

제주도의 경우 연륙교통의 문제가 해결되면 그외의 문제는 그다지 중요하지 않은 것으로 받아들여려는 경향이 있었다고 할 수 있다. 그 동안 관광객 유치와 관련해서는 공항과 부두의 문제로만 귀착되었기 때문이다.

이러한 문제는 렌터카(Rent-A-Car)의 문제를 보면 짐작할 수 있을 듯하다. 렌터카의 문제가 제주도 관광에 큰 영향을 미치고 있음을 간과해서인지 적극적으로 정부가 관심을 가지고 해결하려는 노력이 없었다. 그 결과 제주도에도 다른 시·도의 들어올 수 있게 되었고, 지방정부와 렌터카업체와 갈등을 야기하게 되었다. 렌터카업주는 물론 렌터카 운전자에게도 불만이 야기되고 있고, 이는 관광객들에게도 불편을 야기하는 원인이 되고 있다.

대중교통수단에 대한 지원도 마찬가지로의 예라 할 수 있다. 경영수익 등을 이유로 버스의 고급화와 정시성 등을 확보하려는 노력에는 그다지 관심을 가

1) 제주도 관광문화국, 「주요행정현황」, 1997.

2) 기존 연구로서는 교통수단의 불만요인에 대한 조사분석인 장성수, “제주도내 관광객에 대한 설문조사연구 ; 관광불만요인을 중심으로,” 「이데올로기 연구논총」 제3집, 제주대학교 이데올로기 비판교육연구회, 1985과 관광교통시설과 관광코스에 대해서 연구한 현학순·김경호·장성수·강보식, “제주지역 관광산업의 마케팅 전략화 방안에 관한 연구,” 「산경논집」 제1집, 제주대학교 관광산업연구소, 1987.2의 논문을 중심으로 서너편이 있다. 이에 대해서는 제4장 제1절 선행연구부분에서 살펴보도록 하겠다.

지지 못했다. 교통안전시설 측면에서도 지형과 도로를 잘 모르는 관광객들의 입장을 고려하여 도로에 여러가지 안전시설을 갖추는 방법을 모색해야 한다. 뿐만아니라 안내표지 등에 대해서도 그렇고 택시요금에 대해서도 관광교통정책이 필요한 것이지만 그동안 적극적으로 대응하지 못했다.

본 논문의 문제의식은 관광객이 증가하고 있고, 교통불편이 중요한 문제로 자리잡고 있음에도 불구하고 제주도를 비롯한 시·군 지방자치단체에서 관광객을 위한 교통, 혹은 관광을 위한 교통에 대한 정책이 수립되지 않고 있다는 점에서 출발한다. 반드시 도시교통정비기본계획과 대등한 위치의 관광교통계획을 제안하는 것은 아니지만 관광객의 입장에서 관광객의 편의를 도모하며, 제주도의 관광을 활성화하는데 도움을 줄 수 있는 관광교통정책이 필요하다는 점이 그동안 가져왔던 문제의식이다.

본 논문의 목적은 먼저 관광교통의 정책을 수립할 때 기준이 될 수 있고 관광교통을 평가하는데 기준으로 사용할 수 있는 속성을 교통관련 이론서를 중심으로 도출하고, 그 속성들에 포함되는 구체적인 요소를 찾아보는 것에 있다. 그리고 그 요소들에 대해서 관광객들은 어떻게 느끼고 있는지 설문조사를 통하여 평가하고, 또한 속성의 중요도에 대한 우선순위를 정하여, 미래의 제주 관광교통정책의 방향을 모색하는데 근거를 제시하고자 하는 것에 있다.

따라서 관광교통과 관련된 요소들이 어떠한 평가를 받고 있는지를 실증분석하고 앞으로 관광교통이 지향해야 할 방향을 제시함으로써, 제주도의 관광교통문제를 해결하기 위한 방향성을 제시하고자 한다. 아울러 이는 제주도 관광교통정책상 어떠한 요소들을 주목해 개선해야 할지를 구체적으로 제시하는 역할을 해줄 것으로 기대된다.

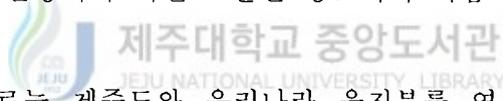
## 제2절 연구의 범위와 방법

본 논문의 연구의 범위는 크게 내용적 범위와 공간적 범위, 시간적 범위로

나누어 살펴보겠다.

먼저 내용적 범위이다. 내용적 범위는 우선 관광교통의 속성을 이론적 연구를 통해서 도출하고 관광객들이 그 속성에 대해서 어떻게 평가하고 있으며, 그 중요도에 대해서는 어떻게 인식하고 있는지를 실증분석하는 것으로 구성되어 있다.

그 세부적인 내용으로는 교통주체로서의 관광객, 관광교통수단, 관광교통시설로 나누어 살펴볼 수 있다. 교통의 연구범위를 Manheim은 교통수단, 교통체계 구성요소, 내부의 흐름을 들고 있으며<sup>3)</sup> 원제무는 교통주체와 교통수단, 교통시설로 제시하고 있다.<sup>4)</sup> 본 연구에서는 교통주체에 해당하는 관광객의 인식을 대상으로 하고 있다. 따라서 화물에 대해서는 연구의 내용적 범위에서 제외한다. 그 관광객의 범위도 제주도에 내도한 관광객 중 외국인은 제외하고 내국인 관광객에 한정하기로 했다. 연구의 범위를 확대해서 외국인을 포함하게 되면, 그들의 다양한 경험에서 나오는 의견을 제주도의 관광정책의 기준으로 삼기도 어려울 뿐만 아니라, 조사상에서도 한계가 있다고 판단되었기 때문이다. 외국인 관광객의 의견도 물론 중요하나 다음 연구과제로 미루기로 한다.

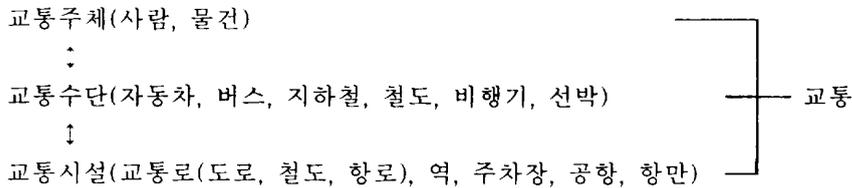


관광교통수단으로는 제주도와 우리나라 육지부를 연결시키는 연륙교통을 제외하고자 한다. 제주도내부의 관광기능과 연결되어 있는 수단을 중심으로 살펴볼 것이기 때문이다. 따라서 제주도에 는 시설되어 있지 않은 지하철과

3) Marvin L. Manheim, *Fundamentals of Transportation Systems Analysis*, (Cambridge : The MIT Press, 1979), pp.11~12.

4) 원제무, 「도시교통론」, (서울 : 박영사, 1995), p.6.

원제무는 교통의 3대요소로 교통주체와 교통수단, 교통시설로 대분하고 있다.



철도는 제외된다. 그리고 연륙교통인 비행기와 선박 등도 제외했다.

관광교통시설에 대해서는 제주도에 설치되어 있는 관광객이 이용가능한 시설을 가능한한 포함시키고자 한다. 따라서 본 연구의 내용적 범위는 교통수단으로서, 승용차·버스·전세버스·택시 등이 되며 교통시설은 모두 포함되고, 내도한 내국인 관광객으로 한정했다.

공간적 범위는 제주도로 한정한다. 내용적 범위에서 살펴보았듯이 제주도에 공간적 범위를 한정하는 동시에 연륙교통과 제주도에 부재하는 시설은 연구의 대상에서 제외하기로 한다.

시간적 범위는 실증분석을 위한 조사기간이 될 것이다. 실증분석의 시간적 범위는 11월초로 정했다. 이 기간은 제주도관광의 가을성수기일 뿐만 아니라 다양한 관광객이 내도하는 시기이기 때문이며, 이 기간에 조사를 실시함으로써 다양한 집단과 다양한 관광객의 의견을 얻을 수 있을 것이라 생각되었기 때문이다.

연구의 방법은 이론적 연구와 실증적 연구로 나누어 볼 수 있다. 이론적 연구를 통해서 관광교통의 속성을 도출하게 되고, 실증분석을 통해서 속성과 속성에 포함되는 요소들에 대해서 평가를 하고, 중요도 인식정도를 파악하게 된다. 실증분석의 방법은 설문조사와 통계분석으로 이루어지는데 통계분석은 SPSS(Statistical Packages for Social Science)프로그램을 이용한 빈도분석, 교차분석, T검정, 분산분석(ANOVA)이 이용될 것이다.

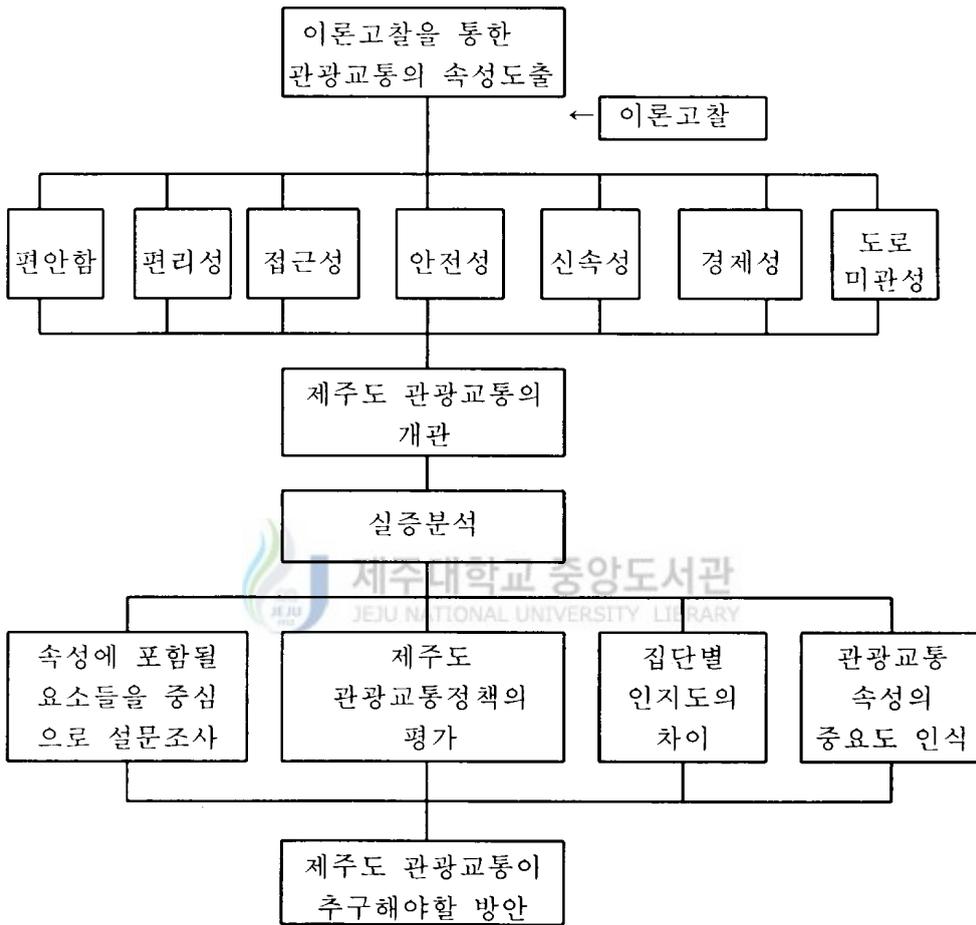
이와 같은 연구의 범위와 방법을 중심으로 연구전체의 흐름도를 제시하면 다음 <그림 1-1>과 같이 나타낼 수 있다.

첫째는 학자들의 그동안 주장해왔던 관광과 교통관련 제반분야에서 나타났던 속성들을 모아 분석하고 관광교통의 속성을 도출하는 것이다. 이는 관광교통의 평가지표라고 할 수도 있겠다.

둘째는 제주도 관광교통의 발전과정을 고찰해 보는 것이다. 이 부분은 실증분석과는 달리 문헌과 기존의 통계를 가지고 정리하는 해석학적 방법을 사

용하게 될 것이다.

셋째는 실증분석이다. 실증분석을 통해서 파악하게 될 내용은 관광교통속성에 평가, 집단별 인지도의 차이, 관광교통속성에 대한 중요도 인식정도 등에 대하여 설문조사를 통해 분석하게 된다.



<그림 1-1> 논문의 흐름도와 분석의 틀

## 제2장 관광교통속성에 대한 이론적 연구

### 제1절 교통의 의의와 역할

#### 1. 교통의 개념

교통의 개념에 대해서는 학자들마다 그 정의가 다르지만 '공간의 장애를 극복시켜주고 여러가지 목적을 위한 수단적 서비스를 제공해주는 활동'이라고 규정하는 경향이 많다.

Homburger와 Kell 그리고 Perkins에 따르면 교통이란 '활동이 일어나는 수많은 장소들을 연결함으로써 사회에 공헌하기 위해 고안된 서비스'라고 정의하고 있다.<sup>5)</sup>

이와 비슷한 입장에서 도철웅은 교통이란 '사람이나 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동시키는 모든 활동'이라고 정의하고 있다. 이는 교통의 주체 측면, 즉 사람과 화물의 입장에서 정의하고 있는 것이다.<sup>6)</sup>

이에 덧붙여 원제무는 '교통이란 사람이나 화물의 운반을 위하여 장소와 장소간의 거리를 극복하기 위한 행위로서, 교통은 출근·업무·쇼핑·친교 등과 같은 목적이나 기회를 충족시키기 위한 수단이다. 따라서 교통은 목적이 아니라 수단, 즉 중간재(intermediate goods)로서 마지막에 이루어지는 활동(목적)을 보조해 주기 위한 수단적인 의미를 가진다'고 정의하고 있다.

이와 같이 도시교통과 관련된 학자들은 교통의 수단적 역할을 특히 강조하는 입장이다.

그러나 관광교통의 측면에서는 교통이 수단적 역할만을 이행하는 것은 아

5) Wolfgang S. Homburger, James H. Kell and David D. Perkins, *Fundamentals of Traffic Engineering*, (Berkeley : Institute of Transportation Studies University of California, 1992), p.2-1.

6) 도철웅, 「교통공학원론 上」, (서울 : 청문각, 1993), p.3.

니고 교통자체가 목적일 수 있다는 논의가 일고 있다. 예를 들면 기분전환을 위한 드라이브, 혹은 경관관람을 위한 경관도로의 주행 등은 교통자체가 목적임을 나타내는 예라고 할 수 있겠다.<sup>7)</sup> 따라서 관광교통의 속성을 도출하고 그 중요도를 파악하기 위한 본 연구에서 교통의 개념은 교통자체가 중간재로서만이 역할을 하는 것으로 단정시킬 수는 없다.

## 2. 교통의 기능과 역할

교통의 기능 혹은 역할은 어느 한 분야 혹은 하나의 기능으로 정의할 수 없다. 학자마다 주장하는 바가 다르거니와 그 분야도 다양해서, 여러학자들의 주장하는 내용을 참고로 교통의 기능과 역할을 추론해 보도록 하겠다.

최재성은 교통이 기여하는 점 혹은 기능을 다음과 같이 정리하고 있다.<sup>8)</sup>

첫째, 교통은 승객과 화물을 일정한 시간에 목적지까지 운송시킨다.

둘째, 교통은 문화, 사회활동 및 기타 건강, 교육 등의 활동을 수행시키는데 이동성(mobility)을 부여한다.

셋째, 교통은 도시화를 촉진시키고, 대도시와 주변도시를 유기적으로 연관시켜 준다.

넷째, 교통은 산업활동의 생산성을 제고시키고 생산비를 낮추는 데 기여한다.

다섯째, 교통은 유사시에 국가방위에 기여한다.

여섯째, 교통은 도시간 혹은 지역간의 정치·사회적 교류를 촉진시킨다.

일곱째, 교통은 소비자에게 여러가지 품목(물건)을 제공해 주고 교역의 범위를 확대시켜준다.

이외에도 Rae는 '교통은 역사적으로 볼 때 재화와 용역뿐만 아니라 사상까지 교류될 수 있는 토대를 마련하기 때문에 사회성장에 커다란 공헌을 해왔

7) 원제무, 「도시교통론」, (서울 : 박영사, 1995), p.3.

8) 최재성의 공저, 「교통공학」, (서울 : 박영사, 1993), p.2.

다<sup>9)</sup>고 하였고, Perkin은 영국의 철도를 지적하면서 '철도의 발명은 영국의 문명화에 절대적인 기여를 하여 후에 나타난 모든 사회발전의 원동력이 되었다'<sup>10)</sup>고 말하고 있다.

그리고 Thomson(1974)은 현대세계의 사람들이 그들 개인 혹은 그들의 물건들을 이동시키는 교통이 필요한 이유 혹은 교통의 역할 7가지를 제시하고 있다.<sup>11)</sup>

그는 첫째, 지구표면은 이질적이며 지구의 어떤 부분도 그 지역 사람들이 원하는 것을 모두 제공할 수는 없기 때문에 교통이 필요하다고 주장한다.

둘째, 물질적 욕구가 고급화됨에 따라 상품 혹은 생산의 전문성을 강조하게 되었고, 이러한 전문성을 확보하기 위해서는 다양한 투입요소가 필요하게 되는데, 이 다양한 투입요소를 확보하기 위하여 그리고 시장을 확보하기 위하여 교통은 필요하다고 설명한다.

셋째, 화물수송, 연구와 개발활동, 마케팅등에 역할을 하는 교통은 생산에서 규모의 경제를 가능하게 해준다.

넷째, 교통은 정치적 군사적 역할을 한다고 주장한다. 내부적으로는 국가는 국경의 효과적인 방위를 위해, 그리고 국가의 정치적 단합을 증진시키기 위해 양질의 교통을 추구한다. 예를 들면 로마의 도로개설 대부분이 이러한 목적으로 만들어졌다. 외부적으로는 양질의 교통은 국가에게 식민지 지배를 가능하게 해준다. 보다 공격적인 국가들은 확장적인 정책을 추구하기 위해서 교통을 필요로 한다. 정치적으로는 비싼 현대교통수단의 소유는 권력과 위상의 상징으로서 다루어지기도 한다.

9) J. Rae, *The Road and the Car in American Life*, (MIT Press, 1971) ; 최재성외 공저, 전개서, 1993, p.1에서 재인용.

10) H. Perkin, *The Age of Railway*, (London : Routledge & Kegan Paul, 1970) ; 최재성외 공저, 전개서, 1993, p.1에서 재인용.

11) J. M. Thomson, *Modern Transport Economics*, (Harmondsworth : Penguin, 1974) ; Kenneth J. Button, *Transport Economics*, (Cambridge : Edward Elgar, 1993), pp.17-18.

다섯째, 교통은 사회적 관계를 허락하며 지역적으로 떨어져 있는 다양한 집단들의 문제나 행태들을 더 잘 이해하도록 해준다고 주장한다. 개발도상국에서 교통은 고립된 지역과 마을의 주민들사이의 사회적 관계에 큰 효과를 가져다 줄 수 있다.

여섯째, 현대의 교통은 문화적 기회를 확장시켜 준다. 교통은 사람들에게 다른 나라의 예술품들을 살펴보게 해준다. 그리고 그들 국가에서 소장하고 있는 예술품들을 보게 해준다. 그리고 교통은 국제간의 전람회, 스포츠, 콘서트, 퍼레이드 등을 가능하게 해준다.

일곱째, 교통은 직주분리를 가능하게 해준다고 주장하고 있다. 특히 교통은 직장이 있는 지역과 여가를 즐기는 지역을 지리적으로 분리시키는 것을 가능하게 해주고 있다. 사람들에게는 삶의 양태를 선택하게 해준다. 주거지역을 도시와 멀리 떨어지도록 하는 것을 가능하게 해주고 있다.

이처럼 교통은 인간생활뿐 아니라 인류문명의 발전에도 큰 비중을 차지하여 왔다. 교통이 국가경제에 미친 영향도 괄목할만하여 국가와 지역경제활동에 기반이 되는 서비스로서 국토 전체를 유기적으로 결합하여 경제적 능률과 생산성을 극대화시켜줄 뿐만 아니라 전반적인 산업구조를 재편해가는 데 중심적인 역할을 하고 있다.

교통이 일반적인 기능에서 산업구조 재편에 큰 역할을 한다고 논의하고 있다. 재편될 산업구조의 내용에는 관광산업도 포함되리라 생각된다. 그렇게 유추한다면 관광분야에서 교통의 역할은 어떻게 차별화할 수 있을 것인가가 과제로 남는다. 관광분야에서 교통의 역할은 절을 달리하여 살펴보도록 하겠다.

### 3. 교통에 대한 국가개입과 정책의 필요성

앞에서 살펴본 교통의 기능에서 살펴본 내용 중에는 교통이 국가방위에 기여한다는 측면이 있었다. 그 외에도 사상의 교류를 위한 토대로서의 기능, 사

회발전의 원동력이 되며, 교통이 정치적인 면에서도 역할을 하게 된다. 따라서 사회의 안정과 발전을 위한 기반시설인 교통에 대하여 국가정부는 정책을 통해서 개입을 하게 된다.

그리고 원제무는 공공재로서의 교통서비스측면에서 교통에 대한 정부개입의 정당한 논리를 제시하고 있다.<sup>12)</sup>

첫째, 교통서비스는 일반적인 사적 재화나 용역과 달리 외부효과가 크므로 다분히 공공재적 성격<sup>13)</sup>을 지니고 있다.

둘째, 교통시설에 대한 투자와 관리는 해당지역뿐만 아니라 도시전역에 걸쳐 커다란 영향을 미치므로 정부에 의해 교통계획이 수립되어 집행되어야 한다.

셋째, 교통서비스는 공공을 위한 서비스이므로 서비스의 효율성과 형평성을 확보하기 위해서 정부의 개입이 필요하다.

넷째, 교통체계를 구성하는 요소들은 복잡하고 다양하기 때문에 요소간의 연결성, 체계성을 유지하려면 시장기능에만 맡겨 놓을 수 없는 당위성이 생긴다.

다섯째, 교통은 공공재이므로 사적 독점에서 나타나는 부작용을 방지하고, 일정 수준이상의 교통서비스를 확보하기 위해서는 규제와 제한정책을 필요로 한다.

따라서 원제무는 교통을 통한 의도하지 않은 여러 가지 효과가 사회전반에

12) 원제무, 전계서, 1995, p.6.

13) 공공재란 지방자치단체 같은 공공기관에서 생산·공급하는 재화 및 서비스를 의미한다. 그러나 민간부문에서 생산·공급하더라도 다음과 같은 조건을 만족하면 공공재라 할 수 있다.

① 소비에서의 非競合性(nonrivalry in consumption) : 많은 사람들이 동일한 재화와 서비스를 동시에 소비할 수 있으며 한 개인의 소비가 다른 사람들의 소비를 감소시키지 않는다는 특성이다.

② 소비에 있어서의 非排除性(nonexcludability) : 재화와 서비스에 대하여 어떤 대가를 치루지 않고 이를 소비하려고 하는 사람에 대해서도 소비를 못하게 할 수는 없다는 특성이다. 이와 같이 공공재를 예로들면 국방, 경찰, 일기예보, 등대, 공원 등을 의미한다고 할 수 있다.

김대식의 공저, 「경제학원론」, (서울 : 박영사, 1988), pp.472~473참조.

큰 영향을 미칠 수 있으므로 개입이 필요하다고 할 수 있다.

## 제2절 관광교통의 의의와 역할

### 1. 관광교통의 개념

관광과 교통이란 개념을 하나로 정의하기 어렵듯이 관광교통이라는 개념도 한 마디로 정의하기가 쉽지않다. 더욱이 교통수단을 이용하는 이용객을 관광객과 그렇지 않은 사람으로 구별하기가 무척 어렵기 때문에 교통수단으로 접근하지 않으면 관광교통이라는 개념을 적용하기가 사실상 어렵다.<sup>14)</sup> 이렇게 관광교통을 개념적으로 파악하기가 어렵지만 본 논문이 관광교통의 속성도출과 제주도에서의 관광교통에 대한 평가와 중요도 인식에 대한 내용이기 때문에 큰 한계가 있음에도 불구하고 관광교통개념에 대해서 찾아보고자 한다.

먼저, 관광이란 개념을 찾아보고 관광학자가 주장하는 관광에서의 교통의 개념, 그리고 이 둘을 포함하는 관광교통의 개념을 찾는 방법으로 전개하겠다.

1930년대의 Glücksmann은 관광을 “어떤 지역에서 일시적으로 체재하는 사람과 그 지역주민의 제 관계의 총체”로 정의하였다. 이는 관광을 관광객과 주민의 관계로 이해한 것이어서<sup>15)</sup> 이동의 개념은 그렇게 강조하고 있지 않다.

그러나 채서일은 “관광은 인간이 일시적으로 일상생활을 일탈해서 일상생활의 따분함에서 벗어나고 다시 일상 생활권으로 복귀할 것을 전제로 다른

14) A. H. Forbes, “Tourism and transport policy in the European Union,” A. V. Seaton (ed.) *Tourism-The State of the Art*, (New York : John Wiley & Sons, 1994), p.193.

15) Robert Glücksmann, *Fremdenverkehrskunde*, (1935), p.3 ; 장병권, 「한국관광행정론」, (서울 : 일신사, 1996), p.46에서 재인용.

지역의 제도·풍습·자연 등을 느끼며 배우고 즐기며 견문하는 행위이며 이런 행위는 대개 여행이란 형태로 이뤄지는 것”으로 파악하고 있다. 이러한 맥락에서 채서일은 먼저 이동이라는 전제하에 관광이라는 개념을 다음과 같이 정의하고 있다. “여러 가지 인간의 욕구중 변화를 추구하려는 일탈의 욕구가 이동이라는 행위를 토대로 자기의 생활범주를 벗어나 새로운 환경속에 놓임으로써 심신의 변화를 추구하고 그런 변화를 즐기는 인간활동의 일체를 말하는 것”으로 정의하고 있다.<sup>16)</sup>

다음으로는 관광학자가 주장하는 교통이라는 개념을 살펴보자. 관광학자인 Gunn은 관광체계에서 교통이라는 부분은 관광체계에서 가장 중요한 구성요소라고 강조하면서, 교통이라는 것은 지역내 즉 관광지내의 이동은 물론 관광객을 목적지와 연결시키는 중요한 연결장치라고 정의하고 있다.<sup>17)</sup>

Gunn은 계속해서 교통이라는 것은 드라이브라는 목적으로 관광에 임하는 것만을 제외하면 그 자체가 하나의 목적은 아니라고 보고 있다. 그리고 교통은 관광의 하나의 필요악일 수도 있다라고 주장하고 있다. 아마도 볼거리를 지나치게 한다든가, 교통편의 문제가 생겼을 경우 관광의 불편요소로서 영향을 미칠 수도 있기 때문에 지적하는 내용이라 이해할 수 있다. 물론 환경과 피적인 요소를 고려하는 우려일 수도 있다고 생각된다. 이러한 주장과 더불어 Gunn은 관광개발에서 가능한한 마찰적 요소를 감소시키기 위해 모든 사람들이 여행 전반에서 나타나는 움직임과 관련되는 수단들을 고려하는 것이 필수적이라고 주장하고 있다.

이와 같이 관광과 교통에 대한 내용은 학자들마다 나름대로 주장하고 있지만 관광교통의 개념은 우리나라는 물론 외국에서도 그렇게 많은 진전이 이루어지고 있지 않은 실정이다. 그리고 같은 맥락에서 관광과 교통의 연결을 설명하는 과정에서 정부나 다른 정책결정기관들이 이 두 개념을 거의 함께 고

16) 채서일, 「관광사업개론」, (서울 : 백산출판사, 1997), p.16.

17) Clare A. Gunn, *Tourism Planning*, (New York : Crane Russak, 1979), p.103.

려하는 경우가 거의 없다는 것은 특이한 일이라 하겠다.<sup>18)</sup> 여기서 적은 자료이지만 관광교통에 대한 논의를 하고 그 개념을 정리하면 다음과 같다.

이항구는 관광교통이란 좁은 의미에서는 “인간의 이동”을 말한다고 전제하고, “관광객이 관광자원을 찾아 움직이는 현상에서 어떤 경제적인 효과와 관련하여 움직이는 행위를 말하는 것”으로 정의하고 있다.<sup>19)</sup>

그리고 Burkart와 Medlik는 관광에 포함되는 주요한 개념들은 “여행(travel), 체류(stay), 그리고 목적지에서의 활동 등”이라고 제시하고 있다.<sup>20)</sup> 이때의 여행(travel)이란 항목은 우리가 파악하고자 하는 교통의 개념과 유사하다고 생각되며, 그 개념은 거리개념이 아니라 시간의 길이로 규정하고 있다. 시간적 개념을 강조한 예로서는 일반적으로 Holloway의 정의<sup>21)</sup>를 받아들인 WTO(World Tourism Organisation : 세계관광기구)의 개념이 있다. WTO에서는 24시간을 여행해야 이동하는 것으로 보았고, 그렇다고 해서 1년 이상이어서는 안되는 것으로 정의하고 있다. 또한 관광객의 개념에는 유목민, 피난민, 외교관, 통과여객, 국경노동자 등은 제외된다고 정의하고 있다.<sup>22)</sup> 그리고 Burkart and Medlik는 관광객은 영원한 거주지나 혹은 고용할 곳을 찾을 목적으로 하는 것 이외의 목적이어야 한다고 덧붙이고 있다.<sup>23)</sup>

이상을 통해서 관광교통의 개념을 정의한다면 “관광교통자체가 목적일 수도 있지만, 주로 관광이라는 활동을 지원하기 위한 하나의 체계로써 관광객의 이동의 장애를 해소하며, 안전하고 편리하며, 경제적인 관광이 이루어질 수 있도록 관광객을 수송하는 매개체”라고 할 수 있다.

18) A. H. Forbes, *op.cit.*, 1994, p.193.

19) 이항구, 「관광교통의제학」, (서울 : 남영문화사, 1982), p.21.

20) A. Burkart and S. Medlik, *Tourism, Past, Present and Furture*, 2nd edn, (London : Heimemann, 1981), p.42.

21) J. C. Holloway, *The Business of Tourism*, 3rd edn, (London : Pitman, 1989)

22) A. H. Forbes, *op.cit.*, 1994, p.193.

23) A. Burkart and S. Medlik, *Ibid.*, 1981, p.42.

## 2. 관광교통의 기본적 성격

앞에서 살펴본 대로 순수하게 교통이 목적이냐 아니냐에 대해서는 여러 가지 논의가 있을 수 있다. 전세버스, 케이블카, 그리고 水中翼船과 같은 것을 예외로 한다면, 순수관광목적의 교통수단은 없고, 대부분의 교통수단은 대중교통으로서의 역할도 한다.

다음에서는 일반적인 대중교통 또는 도시교통의 성격과 관련하여 여러 학자들이 주장한 교통의 기본적 성격을 참고로 하여, 관광교통이 가지고 있는 기본적 성격을 고찰해보기로 한다.

### 1) 편안함을 중시

도시교통에서는 주로 이동성과 접근성에 대한 논의를 중심으로 한다. 즉 얼마나 빠른 속도로 목적지까지 이동하는가와 목적지에 가깝게 도착하면 속도가 늦어지더라도 다른 차와의 충돌을 최소화하면서 도착할 수 있을까 하는 것에 관심을 가진다는 것이다. 그러나 관광교통에서는 이와같은 이동성과 접근성보다는 편안함을 추구한다는 것이다. 단순히 관광교통이 관광활동과 분리되어 단시간 이용되고 끝나는 것이 아니기 때문이다. 따라서 관광객은 물론 관광교통수단을 운행하는 기사들도 편안함을 추구하게 된다.

### 2) 사전정보에 의존

도시교통에서는 목적지가 있으면 목적지에 대한 사전정보를 파악하면 된다. 즉 線적인 측면에서 자료가 필요한 것이다. 그러나 관광교통의 성격은 단순히 목적지 까지만의 자료가 필요한 것이 아니라, 1차도착지로서의 관광지까지의 정보는 물론 1차도착지에서 관광활동을 위한 각 2차적 관광지로의 정

보를 사전에 파악해야 하는 특성을 가지고 있다. 즉 面적 측면에서의 정보까지 필요한 것이다. 이러한 정보를 취득했느냐 못했느냐가 관광교통에 영향을 미치기도 하고, 관광활동에도 영향을 미치는 성격을 가지고 있다.

### 3) 即時財(instantaneous goods) 또는 無形財(invisible goods)

여기에서 즉시재 혹은 무형재라 함은 저장해 둘 수 없는 재화를 의미하는 것이다. 즉, 생산이 곧 소비인 재화의 특성을 갖는다.<sup>24)</sup>

유형재는 일정한 형상과 상품이 만들어진 후 일정기간의 존속기간을 가지며, 그 생산과 소비는 각기 다른 시간과 장소에서 이루어지는 것이 보통이지만, 교통서비스는 생산되고 있는 순간에 소비되지 않으면 안되고 생산과 소비가 동시에 같은 장소에서 이루어진다. 즉, 생산 곧 소비, 소비 곧 생산의 성격을 띠기 때문에 저장이 불가능한 것이 특성이다.

### 4) 시간적·지역적 수요파동

첨두시(peak)에 나타나는 바와 같이 교통수요는 시간적·지역적으로 커다란 파동이 있다.

예를 들면 출퇴근교통의 경우는 1일 혹은 1주일단위의 주기로 첨두(peak)와 비첨두(off peak)가 나타난다. 반면 관광교통의 경우는 계절적 혹은 1년단위로 盛需期(peak season) 혹은 非需期(off season)가 생기는 것이 일반적이다.

관광교통은 통근 등과 같이 직장에 가기 위하여 교통기관을 이용하는 派生需要(derived demand)와는 달리, 열차여행 그 자체가 목적으로 되어 있는 本源的 需要(primary demand)인 경우도 있다.<sup>25)</sup> 이 본원적 수요는 수요의 彈

24) 이러한 논의는 채서일의 전게서, 1997, pp.262-263과 김태영, 「현대관광학개론」, (서울: 백산출판사, 1996), pp.171~174 등을 참조.

25) 派生需要(derived demand)와 本源的 需要(primary demand)에 대한 개념은 경제

力性(elasticity of demand)이 크다. 따라서 열차요금이 올라가면 열차는 통근과 같이 반드시 이용해야 할 목적에 의해서 이용되는 것이 아니기 때문에 수요가 크게 줄어들 수 있게 된다.

#### 5) 자본의 유희화

수요가 시간적·지역적으로 편향되어 있다는 것은 성수기 외에는 적재력이 언제나 남아 돌아간다는 것이며, 자본이 유희화한다는 것을 뜻한다. 예를 들면, 제주도의 경우 비행기의 스케줄, 렌터카, 과잉공급된 도로 등에서 성수기 이외에는 사용되지 않고 쉬게 되는 경우 또는 여분의 경우가 있게 되는 경우를 말한다.

#### 6) 독점성과 외부경제의 내부화

일정한 노선으로 운영되는 경우의 교통수단은 구조적인 독점성을 보유하게 된다. 교통업은 이와 같은 독점에 따른 폐단이 있기 때문에 교통업에 대한 통제는 언제나 있기 마련이고 또한 있어 왔다.

그리고 도로의 개설 혹은 노선의 개설이 지가의 상승과 같은 외부효과를 가져오게 된다. 그러나 교통수단이 원래 독점성을 가지고 있기 때문에 터미널에 백화점을 동시에 운영하든가 하여 교통수요를 창출하거나 경제적 수익을 올림으로써 외부경제를 내부화할 수 있는 특성을 가지고 있다.

---

학적 개념으로써 경제주체가 생산활동을 위해서 필요로 하는 요소에 대한 수요를 派生需要(derived demand)라 하며, 경제주체가 소비하기 위한 목적으로 필요로 하는 수요를 本源的 需要(primary demand)라고 한다. 이를 교통경제학적인 측면에서는 교통이라는 활동이 통근이나 쇼핑 등의 활동을 위해서 필요한 요소로서 필요로 요구될 때 派生需要(derived demand)라 하고 교통자체를 소비하기 위한 대상 즉 목적으로 요구할 때를 本源的 需要(primary demand)라 하고 있다.

김대식 외 공저, 「경제학원론」, (서울 : 박영사, 1988), p.378.

### 3. 관광교통의 역할

학자들이 관광체계내에서 관광교통이 차지하는 의의를 연구한 경우는 그리 많지 않다. 1974년과 1975년의 鈴木忠義와 Kaspar의 경우 관광체계를 연구하면서 관광교통이라는 개념은 고려하지 않고 있다.<sup>26)</sup> 1979년의 Gunn에 이르러야 관광체계에 교통이라는 부분을 제시하기 시작했다.

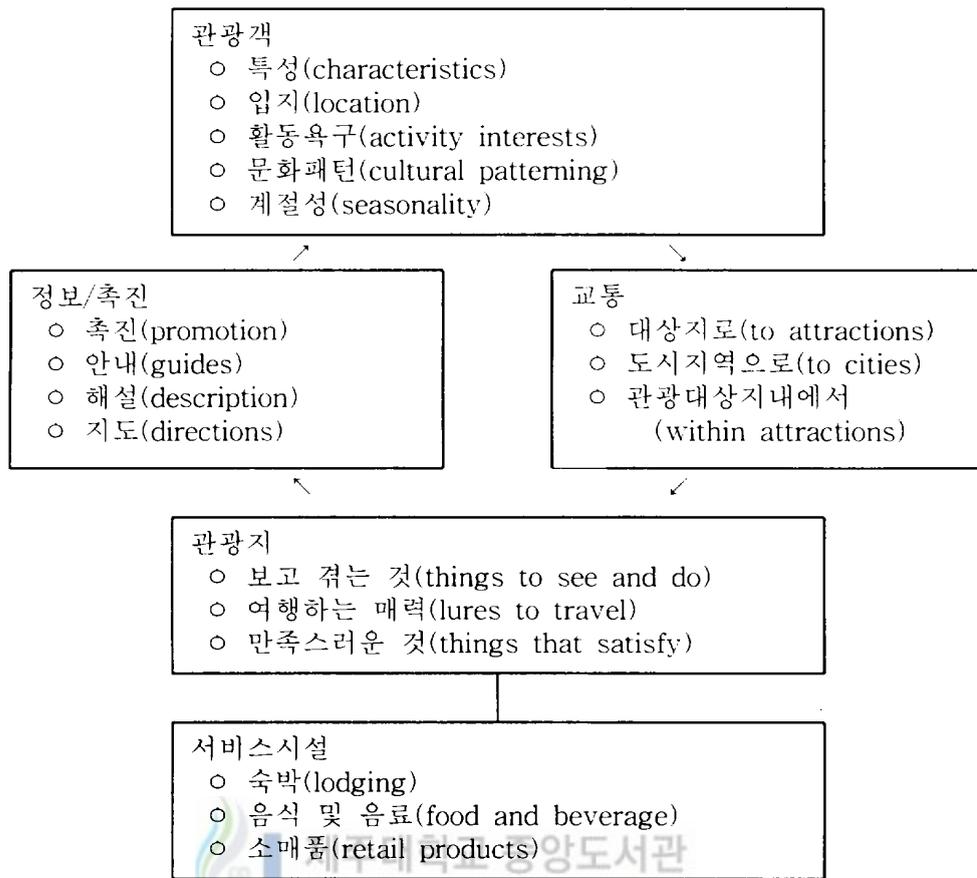
Gunn의 경우는 다음 <그림 2-1>에서와 같이 관광의 기능적체계의 구성요소의 하나로써 교통이라는 부분을 대등하게 올려놓으면서 체계를 구성하는 다른 요소에 영향을 미치기도하고 받기도 하는 것으로 정의하고 있다.<sup>27)</sup> Gunn은 더 나아가서 이러한 관광체계는 1979년 당시의 폐쇄체제로 파악하던 것을 주변환경요인의 영향을 받는 개방체제로 수정하여 보다 포괄적으로 분석하고 있다.<sup>28)</sup> 관광이라는 활동은 크게 관광객, 교통, 관광대상지(서비스기능포함), 정보/촉진 등의 요소에 의해서 이루어지며 그 중 교통은 관광객을 대상지로 이동시키거나 관광지에서 이동할 때를 담당하고 관광이라는 행위가 끝난 경우 원래 거주하던 지역으로 이동시켜 주는 기능을 담당하는 것으로 파악하고 있다.

한편, 현대사회에서 관광현상에 대한 개념적 틀을 제시한 Hudman과 Hawkins는 현대관광은 동태적 요소, 서비스요소, 그리고 기능적 요소 등 세 가지로 구성되어 있음을 주장하고, 그 중 서비스 요소를 관광체계와 동일시하고 있다.

26) 鈴木忠義 編, 「現代觀光論」, (東京 : 有斐閣, 1974), p.99와 C. Kaspar, *Die Fremdenverkehrslehre im Grundriss*, (Bern : Verlag Paul Haupt, 1975), pp.14-15 ; 장병권, 전게서, 1996, pp.45~48에서 재인용.

27) Clare A. Gunn, *Tourism Planning*, (New York : Crane Russak, 1979), p.36.

28) Clare A. Gunn, *Tourism Planning*, (New York : Crane Russak, 1988), pp.67~76.

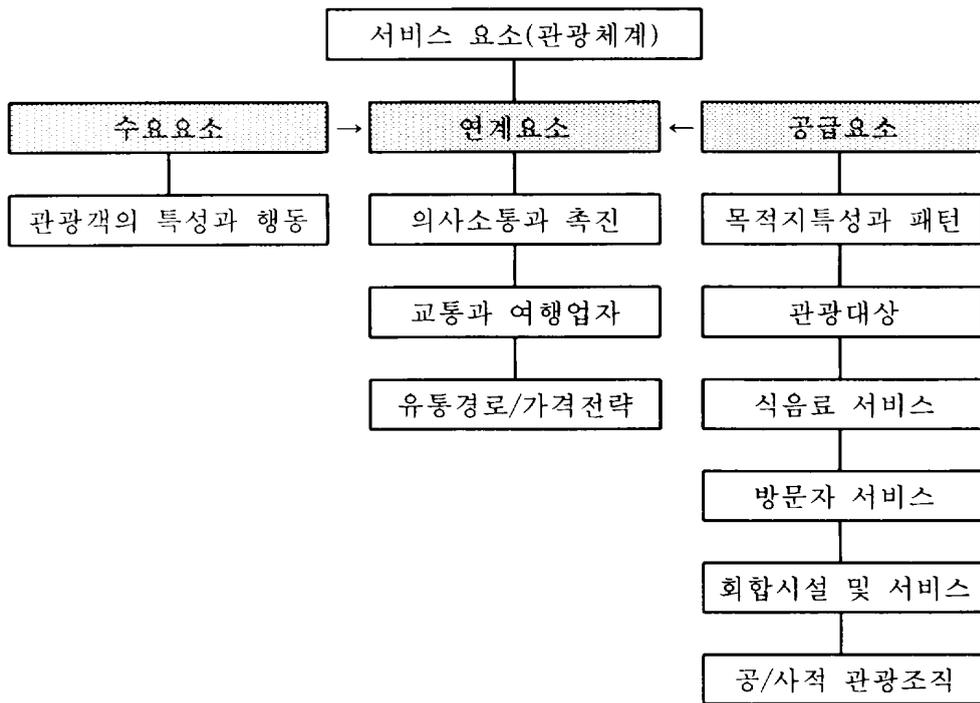


〈그림 2-1〉 Gunn의 관광의 기능적 체계

자료 : Clare A. Gunn, *Tourism Planning*, (New York : Crane Russak, 1979), p.36.

그들이 제시한 관광체계는 <그림 2-2>에서와 같이 관광의 수요요소 (demand factors)와 공급요소(supply factors), 그리고 수요와 공급을 연계시키는 연계요소(link factors) 등 세가지로 구성되어 있는데 이 중 관광교통은 연계요소로써 역할을 한다고 보고 있다.<sup>29)</sup>

29) L. E. Hudman, and D. E. Hawkins, *Tourism in Contemporary Society*, (New Jersey : Prentice-Hall, Inc., 1989). p.x. ; 장병권, 전계서, 1996, pp.51~52에서 재인용.



〈그림 2-2〉 Hudman과 Hawkins의 관광체계모형

자료 : L. E. Hudman, and D. E. Hawkins, *Tourism in Contemporary Society*,  
 (New Jersey : Prentice-Hall, Inc., 1989), p.x. ; 장병권, 「한국관광행정론」,  
 (서울 : 일신사, 1996), p.52에서 재인용.

이상의 내용을 중심으로 관광교통의 역할을 정리하면, “우선 관광객을 관광 대상지 즉 관광지로 이동시키는 기능과 원래 거주하던 곳으로 이동시키는 기능으로써 연계기능을 맡고 있으며, 이 역할은 단순히 관광객의 이동과 관광객이 지니는 화물의 이동만이 아니라, 관광객들에게 관광지의 풍습과 문화를 다시 외부에 소개하는 중추적 기능을 담당하는 것”으로 파악할 수 있다.

#### 4. 교통과 관광교통간의 특성 비교

다음 <표 2-1>는 교통의 공간적 분류와 특성등을 분석하여 개선방향을 찾

는데 중심이 되는 내용들을 제시하고 있다. 공간적 기준을 중심으로 분류하고 있어서 그 분류도 국가교통, 지역교통, 도시교통, 지구교통, 교통축 교통 등으로 분류하고 있다.

〈표 2-1〉 교통의 공간적 분류와 특성

공간적 분류	구분	교통계획목표	공간범위	교통체계	교통특성
국가교통		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통이용의 효율성을 제고하기 위한 교통망 형성</li> <li>○ 국토의 균형발전을 위한 교통망</li> </ul>	국가전지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고속도로</li> <li>○ 철도</li> <li>○ 항공</li> <li>○ 항만</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 화물과 승객의 장거리 이동</li> <li>○ 국가경제발전의 측면에서 접근</li> </ul>
지역교통		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지역간 승객 및 화물이동촉진</li> <li>○ 지역의 균형발전을 위한 교통망</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지역</li> <li>○ 광역</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고속도로</li> <li>○ 철도</li> <li>○ 항만</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 화물과 승객의 장거리 이동</li> <li>○ 지역생활권간의 교류</li> </ul>
도시교통		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도시내의 교통효율성증진</li> <li>○ 대량교통수요의 원활한 처리</li> </ul>	도시	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 간선도로</li> <li>○ 승용차</li> <li>○ 이면도로</li> <li>○ 택시</li> <li>○ 도시고속도로</li> <li>○ 지하철</li> <li>○ 선철</li> <li>○ 버스</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도시경제활동을 위한 교통서비스</li> </ul>
지구교통		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지구내 자동차의 통행제한</li> <li>○ 안전하고 쾌적한 보행자공간의 확보</li> <li>○ 대중교통체계의 접근성 확보</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 주거단지</li> <li>○ 상업가</li> <li>○ 도심지일부</li> <li>○ 터미널</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 주거단지</li> <li>○ 주차장</li> <li>○ 골목</li> <li>○ 보조간선도로</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 블록으로 형성</li> <li>○ 근린지구의 교통처리</li> </ul>
교통축교통		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통축별 교통처리능력의 향상</li> <li>○ 교차로 용량의 증대</li> </ul>	교통축	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 간선도로</li> <li>○ 교차로</li> <li>○ 승용차</li> <li>○ 택시</li> <li>○ 버스</li> <li>○ 지하철</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통체증이 발생하는 축</li> <li>○ 도심과 연결되는 주요 동서, 남북, 방사선간선도로</li> </ul>

자료 : 원제무, 「도시교통론」, (서울 : 박영사, 1995), p.9.

이러한 일반적인 교통의 특성을 살펴보는 분류에서는 관광교통에 대해서는 고려하지 못하고 있다. 관광교통은 교통분류 중 기능적인 측면으로 분류해야 하는 특성을 가지고 있기 때문이다. 그럼에도 불구하고 공간적 분류 중 도시교통과 지구교통 중 부분적인 내용은 본 연구의 분야와 관련 있다고 할 수 있다. 그렇다고 해서 도시교통과 지구교통이 곧 관광교통이라는 부분과 일치

하지는 못한다. 도시내의 교통효율성 증진, 대량교통수요의 원활한 처리, 지구내 자동차의 통행제한과 접근성 확보 등에 관심을 가지는 도시교통과 지구교통의 내용으로 관광교통의 전부분을 설명할 수는 없기 때문이다.

따라서 관광교통의 특성에 대한 고찰이 필요할 것이다. 관광교통이 가지는 특성을 정리해 보면 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 안전하게 원래의 출발지로 돌아오기 위한 귀속성에 대해 기대를 갖는다. 도시교통이나 지역간 교통에서도 목적지까지의 통행 중 안전성을 추구할 것이다. 그러나 관광현상에서는 장거리 여행, 시차를 겪는 문제, 관광지의 경찰시스템과 보안의 지원을 받아 범죄로부터의 안전성 확보, 여러가지 교통수단을 이용해야 하는 문제 등으로 인해 관광 중의 안전과 안전하게 원래의 출발지로 돌아오려는 속성이 도시교통이나 지역교통보다 더 강조될 수밖에 없다.

둘째, 드라이브 자체를 중시하는 경향이 있다. 도시교통이나 지역간 교통에서는 이동성과 안전성을 특히 강조한다. 드라이브자체를 위한 교통이 주중 도시에서는 거의 일어나지 않지만 여가를 위한 목적으로 발생하는 통행에서는 드라이브자체를 통행의 목적으로 삼는다. 그리고 관광지에서의 관광교통은 주변경관을 살펴보기 위한 통행, 관광지로 이동시 익숙하지 않은 경관에 대한 호기심으로 주변경관을 살펴보는 통행이 발생하는 경향이 많다.

셋째, 관광지내에서는 경제성보다는 이동간의 쾌적성을 중시하므로 안전하고 쾌적한 속성을 강조한다. 관광객들이 교통수단을 선택할 때에는 경제성을 고려하기도 하지만 도시에서의 여타 목적을 위한 통행시보다는 이동간의 쾌적성과 안전성을 중시하는 경향이 많다. 가족단위의 여행의 경우나 신혼여행의 경우 여타 다른 요소에 의한 영향을 받기를 싫어한다. 그리고 이 경우 가족과 신혼부부의 안전성을 무엇보다도 추구하는 특성을 가진다.

넷째, 교통수단을 쉬는 공간으로서 중시하는 경향이 있다. 관광교통수단은

이동의 목적에 이용되기도 하지만 이동시 쉬는 공간으로서의 의미를 부여한다. 가벼운 수면을 취하거나 관광지에서의 피곤함을 푸는 공간으로써 이용된다. 즉, 관광지에서 교통수단은 보통 하루일과 대부분을 보내는 공간으로써 이용되기 때문에 쾌적성이 특히 요구된다.

### 제3절 관광교통의 속성

앞에서 관광·교통·관광교통개념을 도출하는 과정에서 알 수 있었듯이 관광교통이 추구해야 할 속성은 일반적인 교통이 가지는 속성과 독립적일 수는 없다. 관광교통도 일반적인 교통의 한 분야라 할 수 있기 때문이다. 본 연구에서는 이러한 관광교통이 추구해야 할 속성을 우선은 일반적인 교통에서 추구해야 할 교통의 속성과 그리고 관광교통이라는 부분에서의 추구해야 할 교통의 속성을 살펴보고, 그 내용들을 종합하여 관광교통이 추구해야 할 속성을 찾아보도록 하겠다.

#### 1. 도시교통의 속성



제주대학교 중앙도서관  
JEJU NATIONAL UNIVERSITY LIBRARY

##### 1) 지구교통계획에서 추구하는 교통의 속성

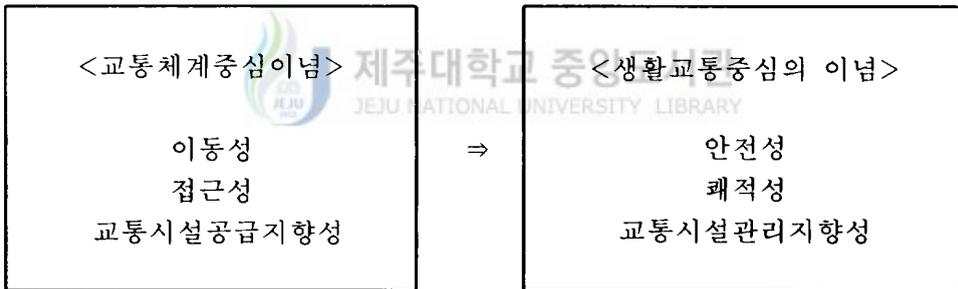
지구교통계획이란 지구교통이라는 공간적 개념을 전제로 하여 간선도로 등으로 둘러싸인 지구라는 공간단위 내의 교통현상을 대상으로 하며, 도시종합교통체계 중의 최단부 가로망상에서 일어나는 하위부문의 교통계획이라고 정의할 수 있다.<sup>30)</sup>

30) 이종상은 지구교통의 개념은 '간선도로 등으로 둘러싸인 지구라는 공간범위내에서 그 지구주민들의 일상생활 활동과 관련되어 오고 가는 단거리 교통으로서, 도시종합교통체계 중의 말단 가로망에 위치하는 교통현상'이라고 정의하고 있다.  
이종상, "지구교통계획의 교통수요분석과 평가방법에 관한 연구," 박사학위논문.

기존에 도시교통이나 지구교통계획에서 추구하고자 하는 방향은 주로 이동성과 접근성에 대한 논의를 중심으로 이루어져 왔다. 그러나 이러한 속성은 교통체계중심이기에 때문에, 그동안 자동차를 소유하지 못하거나 대중교통을 이용하는 사람중심의 논의와 생활계교통에 대한 논의는 등한시되어 온 것이 사실이다.

이러한 이념에 대한 비판에서 제기되고 있는 것이 다음 <그림 2-3>에서 보는 바와 같이 안전에 대한 논의를 시작으로 하여 이면도로의 쾌적성, 교통관리지향성 등에 대한 논의이다. 그리고 이러한 논의는 자치구 교통개선사업이 지향해야 할 속성이기도 하다.

따라서, 규범적으로 볼 때 자치구교통계획과 지구단위 교통문제해결에 초점이 맞추어 추구해야 할 속성은 기존의 이동성과 접근성, 교통시설 공급지향성 위주의 교통체계중심에서 안전성과 쾌적성, 교통시설 관리지향성의 생활교통 중심속성으로 전환이 있어야 할 것이다.



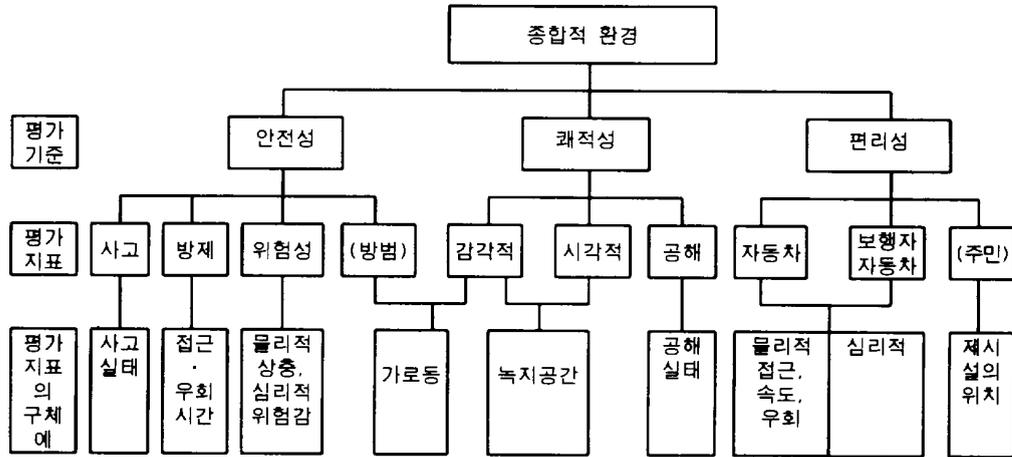
<그림 2-3> 지구교통계획이 추구해야 할 속성

자료 : 서울시립대학교부설 수도권개발연구소 외, 「강남구 교통개선사업 5개년 계획」, 서울, 1996, p.174.

그리고 일본의 日野泰雄은 지구교통계획 평가기준과 평가지표, 그리고 평가지표의 구체적인 예를 계층적으로 제시하고 있다. 다음 <그림 2-4>에서와

단국대학교 대학원, 1996, pp.10~11.

같이 평가지표는 평가기준의 하위개념으로서 구체화의 정도에 따라 더욱 세분할 수 있으며 다층구조를 이룬다.<sup>31)</sup>



〈그림 2-4〉 평가기준과 평가지표의 분류

자료 : 日野泰雄, “地區交通環境の 評價手法,” 「地區交通計劃-よりよい 地區の 交通環境を 目指して」, (日本 土木學會 關西支部(講習會), 1989), p.38 ; 이종상, “지구교통계획의 교통수요분석과 평가방법에 관한 연구,” 박사학위논문 단국대학교 대학원, 1996, p.47.

또한, 일본의 小谷通泰는 日野泰雄이 제시한 것과 같은 평가지표를 지구교통여건 즉, 지구도로에 대하여 직접적인 관계를 갖는 각 평가주체의 입장에서 분류하고 평가기준과 평가지표를 다음 <표 2-2>와 같이 제시하고 있다.<sup>32)</sup>

31) 日野泰雄, “地區交通環境の 評價手法,” 「地區交通計劃-よりよい 地區의 交通環境을 目指して」, (日本 土木學會 關西支部(講習會), 1989), p.38 ; 이종상, 전제논문, 1996, p.47에서 재인용.

32) 小谷通泰, “電算機を 援用した 交通計劃に 關する 方法論的 研究,” 博士學位論文, 京都大 大學院, 1983, p.49 ; 이종상, 전제논문, 1996, p.48에서 재인용.

〈표 2-2〉 지구교통계획(지구도로)의 평가지표

평가주체	평가기준	평가지표
자동차 이용자	편리성	주행시간, 주행거리, 우회시간, 우회거리
	안전성	교차점에서 자동차거리의 교착기회
	쾌적성	좌우회전 횡수, 일단정지 횡수, 도로혼잡도
보행자 및 거주자	편리성	보행시간, 보행거리, 보행전용도로 이용율
	안전성	교통사고 횡수, 교통사고밀도, 심리적 안전감
	쾌적성	자동차주행 대 km, 대기오염도 등

자료 : 小谷通泰, “電算機を 援用した 交通計劃に 關する 方法論的 研究,” 博士學位論文, 京都大 大學院, 1983, p.49 ; 이종상, “지구교통계획의 교통수요분석과 평가방법에 관한 연구,” 박사학위논문 단국대학교 대학원, 1996, p.48.

## 2) 교통체계와 교통수단이 가지는 속성

앞에서 살펴보았듯이 교통체계란 교통현상에 관여하는 요소들을 총칭하는 개념으로 파악할 수 있다.

Homburger과 Kell, 그리고 Perkins는 Manheim과 원제무와는 다른 입장에서 주로 교통시설을 중심으로, 도로·철도·항공·해운·송유관 등 5가지로 구성되는 교통체계와 교통수단을 세가지의 속성을 중심으로 분류하여 설명하고 있다.<sup>33)</sup> 그들이 제시하는 세가지의 속성은 앞에서 속도를 중심으로 살펴본 ‘접근성’(accessibility)과 유사하지만 조금은 달라서 위치를 중심으로 제시하는 ‘편재성’(ubiquity)와 ‘이동성’(Mobility), 그리고 ‘효율성’(Efficiency)으로 구성되고 있다. ‘편재성’이란 체계를 구성하는 수단들에 대한 접근성, 접근지점사이의 노선, 다양한 혼잡을 유연하게 조절하는 특성 등을 의미한다. ‘이동성’은 한마디로 용량과 속도의 개념으로 이해할 수 있다. 즉 이용가능한 양과 기대되는 이동의 정도를 의미한다. ‘효율성’은 교통의 전체의 비용과 체계의

33) Wolfgang S. Homburger, James H. Kell and David D. Perkins, *Fundamentals of Traffic Engineering*, (Berkeley : Institute of Transportation Studies University of California, 1992), p.2-1.

〈표 2-3〉

주요 교통체계와 속성의 개관

체계	편재성	이동성	효율성	수단	승객서비스	화물서비스
도로	매우높다 ; 땅 주인은 도로에 직접접근한다. 지형과 토지이용에 따라 제한받는다.	속도는 인적요인과 속도 제한에 의해 제약. 차량당 용량은 작으나 많은 차량들이 이용가능함.	안전, 에너지, 비용측면에서 높지 않음	트럭	관련이 적음	도시간, 지역내, 시장 등지에서 이용. 컨테이너, 소량화물에 이용
				버스	도시간, 지역내	도시간 소포
				자동차	도시간, 지역내	개인적 이용
				자전거	지역내 ; 여가	관련이 적음
철도	선로건설시 투자비용에 의해 제한을 받음. 물론 지형에 의해 제약	속도와 용량에 있어서 도로교통수단보다 높다.	일반적으로 높음. 그러나 하역비용으로 효율성이 낮을 수 있음	철도	300마일내의 교외통단	도시간 부피가 큰 물건, 컨테이너
				철도대중교통수단	지역간, 지역내	없음
항공	공항비용이 접근성을 감소시킨다. 노선배정에 유리	속도는 가장 빠르나 비행기당 용량은 한정되어 있음.	에너지와 운영비용의 측면에서 매우 낮음	항공기	300마일이상거리와 수역을 통과시	장거리 운송할 고가화물, 컨테이너
				여객기	도시간, 업무, 여가	관련적용
해운	접근성과 노선배정은 해로와 안전한 항구의 유용성에 의해 제약받음.	속도는 느리다. 선박당 용량은 매우 높다.	매우 높음. 낮은 비용, 낮은 에너지사용, 안전성 등 때문	선박	선박교통, 웨리 서비스	석유, 컨테이너
				마지선	없음	위와 같음
				호버크라프트	웨리서비스	관련이 적음
연속효율체계	루트의 수와 접근가능한 지점에 따라 제약받음	속도는 느림. 용량은 높음	매우높다 ; 낮은 에너지비용 때문	송유관	없음	장단거리 수송, 액체, 가스, 현탁액
				벨트	단거리에스컬레이터와 벨트	10마일이하의 수화물
				케이블	험한지역 짧은 거리를 위한 기중기와 예인카	험한지역에서의 수화물

자료 : Wolfgang S. Homburger, James H. Kell and David D. Perkins, *Fundamentals of Traffic Engineering*, (Berkeley : Institute of Transportation Studies University of California, 1992), p.2-2.

생산성간의 관계이다. 물론 교통의 전체비용에는 직접적인 비용과 간접적인 비용이 있다. 직접적인 비용이라 함은 자본과 운영비용으로 구성된다. 그리고

간접적 비용 혹은 외부비용은 환경적 영향이나 계량화할 수 없는, 즉 안전성과 같은 비용을 의미한다.

<표 2-4> 서비스의 속성

속 성	속성을 구성하는 내용
시 간 (Time)	전체 통행시간 정시성 환승지점에서 걸리는 시간 스케줄
비 용 (Cost to user)	요금, 통행세, 연료, 주차에 소요되는 직접비용 화물을 싣거나 서류작성 등에 소요되는 비용 자동차의 획득, 유지, 보험에 소요되는 비용
안전성 (Safety)	치명적 사고의 확률, 화물이 손상될 확률 해난사고 등이 일어날 확률 보안의 문제
편안함과 편리성 (Comfort and convenience for user)	걸는 거리 환승의 수 기온, 습도, 청결, 기후에 노출과 같은 물리적 편안함 자기의 위상이나 프라이버시를 지켜주는 심리적 편안함 수화물 이동, 티켓팅, 음료와 음식서비스 등에서의 쾌적성 통행시의 즐거움 심미적 특성
화물이동서비스 (Shipper services)	화물분할과 송장의 변경과 관련한 편의 보험

자료 : Marvin L. Manheim, *Fundamentals of Transportation Systems Analysis*, (Cambridge : The MIT Press, 1979), p.66.

그리고 Manheim은 교통체계를 분석하는 측면에서 교통수단들이 가지는 속성들을 제시하고 있다.<sup>34)</sup> 교통체계가 제공하는 서비스는 그 속성들이 여러 가지가 있다. 그리고 하나만이 아니라 여러개의 변수들이 소비자들의 수단선택과 통행에 영향을 미친다고 보고 있다. 서비스의 항목들과 그 내용들이 <표 2-4>에 제시되고 있다. 중요한 것은 어떤 속성들이 소비자들의 선택에 가장 큰 영향을 미치는가를 파악하는 것이다. 그러나 몇가지의 '편안함', '안전

34) Marvin L. Manheim, *Fundamentals of Transportation Systems Analysis*, (Cambridge : The MIT Press, 1979), p.65.

성' 같은 속성들은 계량화할 수 없다는 것이 문제가 된다.

### 3) 교통정책의 목표에서의 속성과 내용

원제무는 교통문제의 진단과 바람직한 개선방향은 교통정책의 목표 아래서 모색되어야 한다고 주장한다. 이러한 교통정책의 목표는 도시나 지역의 특성과 여건에 따라 다양하게 설정될 수 있다고 하면서 다음 <표 2-5>와 같이 속성이 되는 상위목표와 그 구체적 실현방안이 될 수 있는 하위목표를 제시하고 있다.<sup>35)</sup>

<표 2-5> 교통정책의 이념인 상위목표(goal)와 하위목표(objectives)

상위목표	하 위 목 표
기동성의 향상	① 도시통행의 서비스수준 향상 ② 통행의 신뢰성 향상 ③ 자가용 승용차의 이용 억제를 위한 대안적 교통수단의 제공 ④ 노인, 지체부자유자 등에 대한 양호한 교통서비스 제공 ⑤ 보행자와 자전거 등과 같은 교통수단을 위한 교통시설 개선
교통사고의 감소	① 교통사고건수의 감소 ② 사망과 중경상건수의 감소
환경의 질적 개선	① 자동차 방출가스의 영향 감소 ② 소음의 감소 ③ 자연환경에 대한 악영향 감소 ④ 도시환경의 심미성 향상
에너지 절약	① 도시통행에 소요되는 연료소비량의 감소
교통의 경제적 효율성 증진	① 현 교통체계의 사람과 화물의 처리능력 향상 ② 개인 통행비용의 감소 ③ 도시교통체계의 공공비용 감소 ④ 공공교통비용 지불시에 발생하는 비형평적 요소감소 ⑤ 화물수송비용 감소 ⑥ 도시교통에 의해 초래되는 경제적 악영향 최소화 ⑦ 도시교통에 의해 초래되는 경제적 효과의 최대화

자료 : 원제무, 「도시교통론」, (서울 : 박영사, 1995), p.60.

35) 원제무, 전계서, 1995, p.60.

## 2. 관광교통의 속성에 대한 기존 연구

### 1) 관광객이 추구하는 속성

관광교통을 이용하는 주체는 앞서서도 살펴보았듯이 주로 관광객이라 할 수 있다.

Gunn은 관광객이 관심가지는 내용을 제시하면서 그에 따른 속성의 바람직한 조합을 관광교통이 지향해야 한다고 주장하고 있다.<sup>36)</sup> 관광객들이 관심가지는 내용은 크게 세가지이다.

첫째, 관광객들은 집에서 목적지, 목적지내부에서 이동을 필요로 하지만 보다 짧은 거리에서 이루어지기를 바라고 비용이 저렴하기를 바란다. 하나의 티켓으로 이동되기를 바라고 하나의 체계로 숙박과 음식이 이루어지기를 바란다.

둘째, 관광객들은 종종 기쁜 여행을 바란다. 주말 교외를 찾는 경우는 덜 할지도 모르지만 여가나 쾌적성을 목적으로 하는 것이라면 이렇게 기쁜 여행은 매우 중요하다.

셋째, 수단의 문제보다는 관광객들은 개인적으로 추구하는 요소들을 추구한다. 그리고 이러한 요소들의 조합을 원한다.

① 편안함(comfort) - 피로로부터의 자유로움, 불편함으로부터의 자유로움, 빈약한 승차감으로부터의 자유

② 편리성(convenience) - 지체가 없고, 성가신 체계가 없고, 왕복여행루트 등

③ 안전성(safety) - 장비와 다른 사람으로부터 야기되는 위험으로부터의 자유로움

④ 신뢰성(dependability) - 신뢰할 수 있는 스케줄, 여행의 조건

⑤ 가격(price)의 경제성 - 합리적, 경쟁적으로 볼 때 타당성

⑥ 신속성(speed) - 짧은 시간에 도착할 수 있는 정도

36) Clare A. Gunn, *op. cit.*, 1979, p.121.

2) 관광교통정책결정자들이 고려하는 속성

McIntosh와 Goeldner 그리고 Ritchie는 관광교통과 관련된 정책결정자들과 교통계획가들이 문제해결을 위해서 관심을 가져야 할 속성에 대해서 제시하고 있다.<sup>37)</sup>

관광분야의 성장으로 교통분야의 증가는 역효과를 가져올 수 있는 압력에 놓이기도 한다. 그 상황은 지역별, 국가별로 다양하다. 그럼에도 불구하고 그들은 그 문제들은 다소 비슷한 점을 지니는 것 같다고 주장하면서, 정책결정자들의 긴급한 주의를 필요로 하는 것들은 다음과 같은 내용이라고 주장하고 있다.

① 혼잡(congestion)

심각한 혼잡은 교통수단에 영향을 미친다. 특히 도로나 첨두시의 항공 등이 그렇다. 주요도시에서는 움직일 수 없을 정도의 교통정체의 위험이 있기도 한다.

② 안전과 보안(safety and security)

교통에서의 안전과 보안의 확보는 관광의 가장 기본적인 요구조건이다.

③ 환경(environment) 

교통의 증가는 해당지역의 부가적인 관광객을 수송할 만큼 충분한 용량을 갖고 있지 않다면 환경에 해를 끼칠 것이다. 교통계획은 시설확장을 설계할 때 경제적·사회적·문화적 그리고 자연자원비용을 고려해야 한다.

④ 계절성(seasonality)

관광수요의 계절적 패턴은 어떤 때에는 과잉공급을 야기하기도 한다. 역으로 다른 시기에는 낮은 이용이 나타나기도 한다. 첨두시에 혼잡, 안전, 보안, 그리고 환경의 문제는 더 심각할 수 있다.

---

37) Robert W. McIntosh, Charles R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie, *Tourism : Principles, Practices, Philosophies*, (New York : John Wiley & Sons, Inc., 1995), pp.95-97.

### 3. 관광교통의 속성 정리

이상에서 교통분야와 관광교통분야에서의 속성들을 살펴보았다. 속성을 제시하기 위한 배경과 내용들은 학자들마다 다르게 나타나고 있다. 관광교통정책의 방향을 설정하기 위해서 학자들의 주장한 속성과 그 내용을 정리하면 다음 <표 2-6>와 같이 나타낼 수 있다.

<표 2-6> 학자들이 주장하는 속성

학 자	주장 배경	속성과 내용
강남구 지구교통계획	지구교통계획에서 추구하는 속성	① 안전성, ② 쾌적성, ③ 교통시설관리지향성
日野泰雄	위와 같음	① 안전성, ② 쾌적성, ③ 편리성
小谷通泰	위와 같음	① 안전성, ② 쾌적성, ③ 편리성
Wolfgang S. Homburger, James H. Kell, David D. Perkins	교통체계와 교통수단이 가지는 속성	① 편재성(ubiquity), ② 이동성(mobility), ③ 효율성(efficiency)
Marvin L. Manheim	위와 같음	① 시간(time), ② 비용(cost to user), ③ 안전성(safety), ④ 편안함과 편리성(comfort and convenience for user), ⑤ 화물이동서비스(shipper services)
원제무	교통정책의 속성	① 기동성의 향상, ② 교통사고의 감소, ③ 환경의 질적 개선, ④ 에너지 절약, ⑤ 교통의 경제적 효율성
Clare A. Gunn	관광객, 소비자가 추구하는 속성	① 편안함(comfort), ② 편리성(convenience), ③ 안전성(safety), ④ 신뢰성(dependability), ⑤ 가격(price)의 경제성, ⑥ 신속성(speed)
Robert W. McIntosh, Charles R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie	관광교통정책 결정자들이 가져야 할 속성	① 혼잡(congestion), ② 안전과 보안(safety and security), ③ 환경(environment), ④ 계절성(seasonality)

학자들이 주장한 속성들을 정리하여, 본 논문에서 관광정책평가나 목표를 위한 속성을 제시하면 크게 '편안함'(comfort), '편리성'(convenience), '접근성'(accessibility), '안전성'(safety), '신속성'(speed),<sup>38)</sup> '경제성'(economy), '도

38) 여기에서 신속성(speed)이란 속도(speed)와 이동성(mobility), 그리고 기동성 등을 칭하는 대표적인 개념이라 할 수 있다. 관광교통에서의 신속성은 도시교통에서

로미관성'(sight)으로 정리할 수 있다.

이와 같은 속성들은 이용자의 편의측면, 안전측면, 속도와 시간의 측면, 경제적인 측면, 도로경관 및 도로미관의 측면에서 정리한 것이다. 이용자의 편의측면에 포함되는 속성들은 주로 편안함, 편리성, 접근성이 포함되는 것으로 분류했다. 그리고 안전측면에는 안전성이 포함될 것이며, 속도와 시간의 측면에 포함되는 속성은 신속성이 될 것이다. 경제적인 측면은 경제성이며, 경관과 미관보호의 측면은 도로미관성이 포함된다.

그리고 학자들이 이러한 분류를 중심으로 어느 요소를 보다 많이 강조하고 있는지를 살펴보기 위해서 다음과 같은 분석을 실시했다.

<표 2-7> 학자들이 주장하는 속성에 대한 분석표

속성	편안함	편리성	접근성	안전성	신속성	경제성	도로미관성
강남구 지구교통계획	○	-	-	○	-	-	-
日野泰雄	○	○	-	○	-	-	-
小谷通泰	○	○	-	○	-	-	-
Wolfgang S. Homburger, James H. Kell, David D. Perkins	-	-	○	-	○	○	-
Marvin L. Manheim	○	○	-	○	○	○	-
원제무	-	-	-	○	○	○	○
Clare A. Gunn	○	○	-	○	○	○	-
Robert W. McIntosh, Charles R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie	-	-	-	○	○	-	○

<표 2-7>의 분석에서 보아 알 수 있듯이 학자들은 주로 안전성과 편안함 등을 주로 강조하는 것으로 나타나고 있다. 특히 '도로미관성'은 최근에 이르러서 주장되는 속성으로서, 1990년대 이후 원제무와 McIntosh 등에 의해서

나타나는 도로에서의 물리적인 속도만을 의미하는 것은 아니다. 속도를 포함하기도 하지만, 시간적인 개념도 포함된 것으로 파악하고 있다.

주장되고 있다. '도로미관성'이란 도시교통에서는 '환경성'이라는 측면에서 대기오염의 문제에 어떻게 역할을 해야 할 것인지를 의미하는 것이지만, 농촌 지역도로나 제주도와 같은 관광교통의 분야에서는 도로개설이 주는 환경·경관·생태계 등에 대한 영향을 최소화하는 것으로 이해할 수 있겠다.

그리고 각 학자들의 주장을 중심으로 해서 본 논문에서 분석하게 될 여러 가지 요소들을 정리·제시하면 <표 2-8>와 같이 나타낼 수 있다.

<표 2-8> 관광교통의 속성과 요소

분야	속 성	요 소
이용자의 편의	편안함 (comfort)	깨끗함(정거장/주차장/터미널) 쾌적함(관광버스/ 시내버스/시외버스/렌터카) 친근한 서비스 앉은 자리에서 경관을 편하게 볼 수 있는 정도 수단별 관광코스전체에 대한 편안한 관광
	편리성 (convenience)	정시성을 지키는가의 문제, 안내표지, 첨단정보체계 편리성(도로이용/주유소위치/공항환승/터미널/렌터카예약· 반납/수단간연결예약) 시간표의 변경등과 같은 불편으로부터의 신뢰성 잘못된 것을 지적받을 경우 공정(fair)하고 만족스러운 대 답 공항에서 호텔버스를 이용할 수 있음을 아는 정도 기다리는 시간의 적절성
	접근성 (accessibility)	관광지를 찾는데 용이함 원하는 관광지 가까이 접근의 가능성 터미널, 공항, 호텔 등에 접근의 용이성 주차장위치의 편리성
속 도	신속성 (speed)	관광지나 숙소등에 짧은 시간에 도착정도 이동거리의 짧음 속도를 내는데 장애요인은 없었는지 문제 관광코스를 따르는 이동시간낭비문제
안 전	안전성 (safety)	안전하게 주변경관을 관람할 수 있는 정도 사고로부터의 안전성 주차장의 안전성 노면(갓길)의 불충분함이 주는 불안함
경제적인 면	경제성 (economy)	시내외버스 요금의 저렴정도 렌터카의 요금의 저렴정도 리무진버스(공항-서귀포구간)의 요금의 저렴정도
경관과 미관	도로미관성 (sight)	도로가 경관을 훼손하는 정도 자연생태계를 파괴하는 정도(중산간도로, 해안도로)

주 : 여러 학자들의 교통속성을 참고로 하여 논자가 정리·제시한 것임.

#### 4. 관광교통정책의 필요성

최근 들어 관광교통이 관광에서 차지하는 역할과 비중은 크게 강조되고 있다. 관광객에 심리적인 만족감뿐만 아니라 관광의 목적달성을 위해서도 큰 역할을 한다. 그리고 관광객이 관광에 할애하는 시간 중 많은 부분을 교통수단에 할애하게 된다. 이처럼 관광객에게 관광교통은 역할이나 시간비중에서 중요한 매개체로서 작용한다.

또한 지방정부에게도 중요한 역할을 한다. 지역개발에서 관광이 기여하는 바가 크고 관광을 위한 기반시설로서 도로, 관광지와의 접근성 등이 강조되기 때문이다.<sup>39)</sup> 특히 관광지의 도로와 교통시설들은 사회간접자본의 유희성이라는 문제점을 지니기도 하지만 일시적인 수요에 부응하기 위해서 공급을 충분히 해야 하는 과제를 안게 된다.

따라서 지방자치단체에서는 고부가가치산업인 관광산업을 유치하고 관광을 활성화시키기 위한 시설로서 관광교통에 큰 관심을 가지게 된다. 이와 같이 관광객은 물론 지방자치단체에도 큰 영향을 미치는 관광교통에 대한 계획이나 일관적인 정책이 필요한 실정이며, 이러한 측면에서 지방정부의 개입의 필요성이 존재하는 것이다.

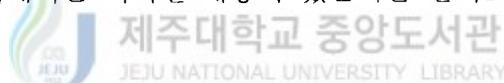
그러나 우리나라의 국가정책으로서 관광교통에 대한 정책이 부재할 뿐 아니라, 우리나라 유수의 관광지인 제주도의 경우에도 관광교통정책은 부재하다 할 수 있다. 관광교통정책수립시는 본 연구의 이론 연구부분에서 제시하고 있는 관광교통의 속성을 참고할 수 있다. 이는 관광이 추구해야 할 방향을 제시해주는 역할 뿐 아니라 평가의 기준이 될 것이기 때문이다. 그리고 이러한 속성을 중심으로 한 세부항목과 구체적인 계획들은 앞으로 지방자치단체가 관광교통정책을 수립하면서 단계적으로 제시해야 할 것이다.

39) 국토개발연구원, 「교통시설의 개선과 지역개발의 연관분석」, (서울 : 1984), p.12 ; 이건영, 「지역교통론」, (서울 : 일조각, 1992), p.58 참고.

### 제3장 제주도 관광교통의 개관

다음에 제시되는 제4장 실증분석의 공간적 범위는 제주도 지역내로 설정하고 있다. 그리고 그 내용은 제주도내의 관광교통수단과 시설들에 대한 평가와 중요도를 분석하는 것이다. 따라서 실증분석의 공간적 범위와 내용적 범위를 포함하는 내용을 소개하는 목적으로 본 장에서 제주도 관광교통의 개관을 살펴보도록 하겠다.

일반적으로 관광교통에 대해서는 도로여건과 여객수송수단의 두가지 측면에서 파악해 볼 수 있다.<sup>40)</sup> 따라서 본 장의 구성내용도 도로여건이나 수단적인 측면에서 주로 논의되어야 할 것이다. 그렇지만 관광교통이라는 부분이 일반교통과 뚜렷하게 구분할 수 있는 것이 아니기 때문에 도로나 수단에서 관광교통부분이 이렇다 하는 내용을 제시하기는 어려울 것으로 생각된다. 따라서 본 장에서는 과거로부터 제주도의 교통이 어떻게 발전해 왔으며, 최근의 경향은 어떤지를 살펴보고, 그 중에서도 특히 관광교통이라고 차별화 할 수 있는 부분에 대해서는 어떠한 내용이 있는지를 살펴보도록 하겠다.



#### 제1절 제주도 관광교통의 사적 접근

제주도에서 발간되는 자료를 통해서 살펴보면 제주도의 교통은 주로 관광개발에 따라 교통도 더불어 발전하는 양태를 가지는 것으로 해석되고 있다.<sup>41)</sup> 이는 제주도의 교통 중 많은 부분이 관광이라는 부분에 할애되는 관광교통의 속성을 지닌다고 이해할 수 있다.

1960년대 초반까지만 하더라도 제주도의 도로는 제주도를 일주하는 비포장

40) 현학순·김경호·장성수·강보식, “제주지역 관광산업의 마케팅 전략화 방안에 관한 연구,” 「산경논집」 제1집, 제주대학교 관광산업연구소, 1987.2, p.19.

41) 관광이 교통에 영향을 미쳤다고 주장하는 대표적인 예가 한라연감이다. 그러나 연륙교통의 발달을 시발로 관광이 활성화되었다고 보는 것이 타당할 것이다.

자갈길이 사람과 물자를 이동시킬 수 있는 유일한 도로였다. 그러나 1961년 5.16군사혁명정부가 수립된 후 박정희 대통령에 의해, 제주의 미개발된 천연 자원과 민속등을 자원으로 하여 관광개발을 정부시책으로 추진하면서부터 제주의 교통개발은 시작되었다고 할 수 있다.<sup>42)</sup>

1962년부터 시작된 경제개발5개년계획으로 중앙정부의 관심이 제주도지역에 나타나게 되었고 특정지역으로 지정되면서 교통수단과 사회기반시설이 점차 개선되기 시작했다. 제주시와 서귀포시를 잇는 5.16도로가 넓혀져 포장이 되고 여객선이 크고 좋은 것으로 바뀌고 여객기가 정기적으로 취항하는 형태로 교통수단이 발전한 덕분에 관광의 비중이 제주도에서 높아지게 되었다.

1965년에는 도청에 관광운수과가 설치되었고, 이로 인해 여타 여행알선업, 관광호텔업, 토산품판매업, 관광사진업과 더불어 관광교통업에 대한 체계화가 이루어지기 시작했다.

1960년대 후반이 되면서 관광교통이 발전과 더불어 관광개발의 틀이 잡히기 시작했다. 1969년에 제주와 부산과 오오사까를 잇는 국제항공노선이 개설되었고, 그 밖의 육상·해상·항공 등 모든 교통수단이 크게 발전하면서 1960년에는 1만명도 못미치던 관광객이 1969년에는 18만 6,000명을 넘어서게 되었다.<sup>43)</sup>

1973년에는 제주지역 관광개발이 기본방향이 된 청와대가 입안한 「제주도 관광종합개발계획」이 확정되었는데 이 계획에 힘입어 도로·항만·공항 등의 시설의 관광기반시설로써 확장되었다.

그 후 1973년에는 보잉 727기의 취항, 1978년에는 카뮈리취항으로 말미암아 연륙교통측면에서는 일대 획기적인 전환점이 되었다.

이렇게 발전되어온 제주도의 교통은 1997년 9월 현재 제주도의 자동차 총수가 13만 4,067대로써<sup>44)</sup> 한 세대당 1대꼴로 소유하고 있는 것으로 나타나고

42) 제주도관광협회, 「제주관광30년사」, 1995, p. 182.

43) 장성수, “도제실시 반세기에서 본 제주도 관광정책,” 「제주도」 통권 100호, 제주도, 1996, p.144.

있다.<sup>45)</sup>

그리고 연륙교통에 중심이 되고 있는 공항의 규모도 커져서 1997년 확장완료된 계류장은 대형항공기 14대를 대기시킬 수 있고, 공항대합실 고가도로도 1996년 2차선에서 4차선으로 확장되었으며, 주차장은 1995년도에 확장되어 1,260여대를 주차할 수 있도록 되었다. 화물청사는 1999년 7월 완공목표로 기존 연간 21만톤을 처리하던 능력을 연간 58만톤을 처리할 수 있는 규모로 확장하고 있다.

이와 같은 공항의 확장은 제주도와 그 외의 지역을 연결시키는 기능을 활성화시킴으로써 관광발전에 중요한 역할을 할 것으로 생각된다.

## 제2절 수단별 관광교통의 발전

### 1. 버스의 등장과 발전

시내버스와 시외버스의 등장은 1961년 5.16군사혁명 이후의 일이다. 1962년 5월 한일여객자동차회사에 시내버스 6대가 면허되었는데 버스제작회사가 국내에 없기 때문에 트럭을 개조하여 같은 해 10월 12일에 역사적인 시내버스 개통식을 갖게 되었다.

시외버스의 경우는 1962년 9월 3일 영주여객운수회사가 한림~모슬포간 중산간 지역마을을 연결 운행하기 위해 한림국민학교 교정에서 성대한 개통식을 갖고 1일 1회 왕복운행을 시작했다. 그 후 1966년 5.16도로의 포장 완료됨으로써 제주교통이 제일교포의 재산반입으로 들여온 일본산 마이크로 버스

44) 교통신문, “전국 자동차 등록 현황,” 1997년 10월 30일자, 8면.

45) 1996년 12월 31일 현재 제주도인구는 523,736명이며 총세대는 161,211세대로 나타나고 있다. 자동차대수가 134,067대여서 거의 1세대 당 1대의 자동차를 소유하고 있는 것으로 나타나고 있다. 그리고 3.90명 당 1대씩을 소유하고 있는 것으로 파악된다.

인구는 천리안 제주-NET에 제주도 정보통계담당관실에서 제시하는 1996년 12월 31일 현재의 인구를 사용했다.

를 부정기운행 명목으로 운행을 시작했다. 1974년에는 한라산 서쪽 해발 1천 1백m를 통과하는 새로운 제주~중문간 제2횡단도로가 개설되자 1975년 6월 28일 삼화여객운수주식회사가 이 노선 운행면허를 받고 독점운행을 시작했다.

그리고 최근에는 서부산업도로 동부산업도로 등이 황금노선으로 운영되고 있다. 1996년 말 현재 시내외버스의 업체는 총 14개이며, 차량보유대수는 시내버스 388대, 시외버스 353대로써 741대로 구성되어 있다. 이러한 내용은 전세버스, 택시의 현황과 함께 <표 3-1>에 제시되어 있다.

<표 3-1> 자동차 운송사업체 현황

(단위 : 업체수/면허대수)

차종별 시군별	버 스				택 시		
	소계	농어촌	시외	전세	소계	회사	개인
1995	36 /1,612	10 /413	8 /328	18 /871	35 /3,182	35 /1,575	1,607
1996	32 /1,612	6 /388	8 /353	18 /871	35 /3,425	35 /1,548	1,877
제 주 시	21 /1,102	3 /273	8 /353	10 /476	21 /2,405	21 /1,060	1,345
서귀포시	4 /180	3 /115	-	1 /65	2 /338	2 /106	232
북제주군	7 /330	-	-	7 /330	7 /416	7 /228	188
남제주군	-	-	-	-	5 /266	5 /154	112

자료 : 제주도, 도정정보, 제주-Net, 천리안, 1997년 11월 28일.

## 2. 택시의 등장과 발전

제주에 택시업이 등장한 것은 1959년 11월 5일 조흥자동차주식회사에 택시 영업면허를 준 것이 처음이다.

1970년대에 들어서면서 제주도는 관광산업을 주축으로 개발이 본격화되고 관광객의 급증에 따라 육상·해상·항공 등 모든 교통업이 일대 전기를 맞게 되는데, 택시업은 전세버스와 더불어 큰 호황을 맞이하게 되었다. 관광개발의 덕분인지, 대여자동차와 개인택시가 크게 증가하는 결과를 가져오게 되었다.

개인택시는 1979년 4월 23일에 10년 무사고 운전자와 모범운전자 가운데 37명을 선정 개인택시 사업면허를 내준 것이 시작이다.

택시조합은 35개업체로 되어 있으며, 3,425대의 택시를 보유하고 있고, 개인택시는 1,877명이 면허를 가지고 있다.<sup>46)</sup>

### 3. 전세(관광)버스등장과 발전

제주도에 전세버스가 등장한 것은 1962년 5월 한일여객운수주식회사가 제주 시내버스 6대를 면허 받으면서 운행에 따른 적자를 충당하는 방안으로 전세버스 5대를 동시에 면허해준 것이 시초이다.

당시 제주도에 자동차가 귀하여 도민들은 원거리 나들이나 결혼 등 대사 때에는 몹시 교통불편을 겪고 있어서 전세자동차의 등장은 영업적으로나 도민편의를 위해서 크게 환영받았다.

1970년대에 들어서면서 제주도가 관광지로 부상하고 관광객이 몰려오기 시작하자 관광객수송을 위한 수단으로 전세버스업체와 버스대수가 급격히 증가되기 시작했다. <표 3-2>에 따르면 1996년 12월 31일 현재, 제주도내 전세버스업체는 총 18개이고, 차량대수는 871대가 등록되어 있다.<sup>47)</sup>

46) 제주도, 「건설교통행정현황」, 1997 참조.

47) 제주도, 「건설교통행정현황」, 1997 참조.

<표 3-2>

전세버스업체 등록 및 현황

(단위 : 대)

업체명	등록일	차량대수	차량유형별 대수
광신교통(주)	1996. 10. 2	70	대형 54, 중형 20
신진교통(주)	1993. 11. 13	102	대형 72, 중형 30
제주교통(주)	1967. 8. 18	48	대형 36, 중형 12
삼보교통(주)	1979. 7. 19	67	대형 45, 중형 22
대원교통(주)	1990. 3. 31	51	대형 40, 중형 11
청구교통(주)	1992. 4. 20	41	대형 26, 중형 15
남도교통(주)	1992. 10. 1	56	대형 42, 중형 14
스마일교통(주)	1994. 5. 17	34	대형 25, 중형 9
남서울교통(주)	1994. 11. 19	40	대형 30, 중형 10
대흥교통(주)	1994. 12. 24	50	대형 40, 중형 10
서진교통(주)	1995. 4. 14	40	대형 32, 중형 8
뉴월드교통(주)	1995. 4. 18	30	대형 25, 중형 5
로얄교통(주)	1995. 11. 4	40	대형 30, 중형 10
한보교통(주)	1995. 11. 7	43	대형 40, 중형 3
신라교통(주)	1995. 11. 18	35	대형 25, 중형 10
삼다교통(주)	1995. 12. 26	65	대형 44, 중형 21
화승교통(주)	1996. 3. 15	36	대형 28, 중형 3
대자연교통(주)	1996. 7. 10	24	대형 3, 중형 21
계	18개업체	871	대형 637, 중형 234

자료 : 제주도, 「건설교통행정현황」, 1997 참조.

4. 자동차대여사업의 등장과 발전

손수 운전자가 증가하고, 관광객들의 선진관광패턴에 따라 임대자동차 제도의 필요성이 대두되었다.

1978년 10월 14일 제주도는 도내 11개 택시회사가 공동출자한 제주렌트카 주식회사를 설립·면허함으로써, 제주에 최초의 렌터카가 등장하였다. 당시

렌터카대수는 30대였다. 그리고 <표 3-3>에 따르면 1986년 12월 31일부터 면허제에서 등록제로 전환되면서 회사가 많이 증설되었다. 1970년대 이후 관광객의 급증과 자동차 운전의 생활화에 따라 렌터카 업체도 급증하여 1997년 3월 현재, 17개 회사에 2,713대의 차량을 보유하고 있다.<sup>48)</sup> 그 현황은 <표 3-4> 업체별 차량현황과 같다.

<표 3-3> 연도별 자동차 대여사업체 및 차량

(단위 : 대)

년도별	업체수	자동차대수	증 감 차	비 고
1978	1	30	1978년 10월 14일 최초 등록	면허제
1983	1	30	1978년부터 1983년까지 증감없음	
1984	2	81	증 1개업체 차량 51대	
1985	2	81		
1986	2	105	증 차량 24대	
1987	2	135	증 차량 30대	1986년 12월 31일부터 등록제로 전환
1988	2	185	증 차량 50대	
1989	3	428	증 1개업체 차량 423대	
1990	5	773	증 2개업체 차량 345대	
1991	6	953	증 1개업체 차량 180대	
1992	10	1,687	증 4개업체 차량 734대	
1993	10	1,671	감 차량 16대	
1994	10	1,658	감 차량 13대	
1995	10	1,690	증 차량 32대	
1996	17	2,676	증 7개업체 986대	
1997	17	2,713	증 차량 37대	

자료 : 제주도자동차대여사업조합, 1997.3, 내부자료.

48) 제주도자동차대여사업조합, 「업체별 차량현황」, 1997.3, 내부자료.

그리고 업체별 등록일은 렌터카 회사들이 주인이 바뀌면서 달라졌기 때문에 최근의 자료로 정리되어 있다.

〈표 3-4〉 업체별 차량현황

(단위 : 대)

업체명	등록일	차량대수		계
		승용	승합	
그린렌트카	1989. 11. 10	129	79	208
우리렌트카	1990. 2. 27	95	66	161
한성렌트카	1990. 6. 9	110	60	170
범한렌트카	1992. 4. 13	86	83	169
동아렌트카	1992. 5. 8	136	38	174
석광렌트카	1992. 7. 15	95	70	165
성산렌트카	1991. 12. 18.	115	117	232
아시아렌트카	1992. 6. 8	69	99	168
대신렌트카	1996. 2. 14	89	32	121
제주렌트카	1978. 7. 3	186	44	230
한라렌트카	1984. 5. 28	167	35	202
신제주렌트카	1996. 7. 29	103	35	138
아산렌트카	1996. 8. 13	60	40	100
아리랑렌트카	1996. 7. 23	80	25	105
그랜드렌트카	1996. 9. 30	60	40	100
월드렌트카	1996. 10. 4	88	25	113
남서울렌트카	1996. 10. 8	88	32	120
계	17개업체	1,755	958	2,713

자료 : 제주도자동차대여사업조합, 1997.3, 내부자료.  
 제주도, 「건설교통행정현황」, 1997 참조.  
 제주상공회의소, 「제주기업체 총람」, 1996 참조.

### 제3절 관광코스과 관광발전

제주도 관광이 시작되던 1960년대 초의 관광코스는 동쪽으로 출발하는 경우에는 三射石~김녕사굴~비자림~성산일출봉~혼인지~서귀포의 정방폭포와 천지연 그리고 숙박으로 구성되었다. 서쪽으로는 협재굴~산방산~안덕계곡~천제연~서귀포 숙박의 순으로 되어 있다. 제주시내에서는 삼성혈, 용두암, 관덕정 등을 구경하는 것으로 되어 있었다. 당시 관광코스가 단조롭고 보는 관광뿐이었으므로 좋은 계절만을 택해 관광객이 집중적으로 내도했는데 성수기는 연중 5개월 정도였다.

1986년에는 2박 2일 코스를 3, 4, 5코스로 정하여 제시하고 있다.

조금씩 다르긴 하지만 대부분 서회선으로는 제주시~항몽유적지~협재·쌍용굴~산방굴사~중식~선임교~천제연~농원~외돌괴~천지연~정방폭포~목석원~제주시로 구성되었다. 동회선으로는 제주시~삼성혈~자연사박물관~만장굴~중식~성산일출봉~비자림~산굼부리~제주시로 구성되었다. 1960년대의 코스와 다른 점은 제주시와 서귀포에서 숙박지점을 나누어서 하던 코스가 1960년대의 코스였다면 80년대 후반에는 2박을 제주시에서 숙박을 하더라도 가능한 코스로 되었다. 이는 교통수단의 발달과 도로여건의 개선으로 가능했으리라 사료된다.

그러나 이 당시의 코스도 많은 문제점을 지니고 있었다.<sup>49)</sup>

첫째, 코스의 어느 상품이나 동일한 내용으로 기획되고 있으며 숙박시설의 소재에 의해 영향을 받고 있는 것이 특징이며, 모든 상품이 유람형 관광패턴을 벗어나지 못하는 문제점을 지니고 있다.

둘째, 매우 무리한 여정이라는 사실이다. 각 관광지구에 있어서의 관람시간은 각 여행사마다 다소의 차이가 나고 있지만 약 30~60분 정도가 소요되고 있다. 이러한 시간내에 각 관광대상을 자세히 관람한다는 것은 상식적인 판

49) 현학순·김경호·장성수·강보식, "전계논문," 1987.2, pp.26-27.

단에서도 만족한 관광이 불가능할 것이다. 결국 관광대상을 간단히 보면서 지나칠 수밖에 없는 것이다. 그리하여 이렇게 무리한 여정은 관광객들에게 제주도의 관광은 피로한 여행일 뿐이라는 이미지만을 심어주는 요인으로 작용하고 있는 것이다.

셋째, 관광코스의 유형에서 보면 가장 초보적인 코스를 벗어나지 못하고 있는 실정이다. 이는 제주시 또는 서귀포시에서 숙박해야 한다는 제약에서 오는 문제이다.

1990년대에 들어서서는 표준코스라고 하여 1박 2일기준으로 여정을 잡을 수 있도록 한국관광협회에서 제시하고 홍보하고 있다. 이 코스들은 과거의 코스와는 달리 부분적으로 코스마다 관광지가 다르게 구성되어 있다. 그리고 관광객들은 이 코스를 참고로 하여 그 이외의 관광지를 엮어서 방문할 수 있도록 제시해주고 있다.<sup>50)</sup>

그렇지만 이 코스는 관광협회가 여행업자들을 의견을 수렴하여 만든 '국내 여행업약관'에 '정기관광코스'라는 이름으로 되어있고 의무적으로 여행사들은 이들 코스 중의 하나를 선택하도록 되어 있었다. 의무조항으로 만듦으로써 여러가지 문제에 대응할 수 있는 신축성을 가지지 못하는 문제를 지니게 되었다. 이러한 문제를 해결하기 위해서 제주도 관광협회내의 국내여행업분과 위원회에서 <표 3-5>에서와 같이 한라산코스, 돌하르방코스, 영산홍코스 3가지의 코스를 제안하고 참고할 수 있도록 권고하고 있다. 이 코스들은 의무적으로 이행하게 되는 것은 아니며, 여행사 자체적으로 신축적으로 이용할 수 있도록 하고 있다. 다만, 제주도의 관광의 질을 유지하기 위해서 제한규정으로 2일 코스를 마칠 경우 관광지에서 낸 일인당 요금의 합이 1만 5,800원이상이 소요되도록 유도하고 있다.

---

50) 한국이동통신 제주지사, 「제주관광가이드」, (제주 : 탐라인, 1995), p.190

<표 3-5>

정기관광코스

(단위 : 원)

코스명	코스	입장 요금	비고
한라산 코스	제1일 : 숙소-용두암-삼성혈(1,300)-한림공원(3,500)-중식-마린파크(4,000)-관광농원-천지연, 천제연, 정방폭포(2,000) 중 택일 - 숙소	15,900	천제연 2,400원 천지연 2,200원 정방폭포 2,000원
	제2일 : 숙소-산굼부리(2,000)-중식-일출봉(2,000)-비자림(1,100)-쇼핑-공항 또는 숙소		
돌하르 방코스	제1일 : 숙소-박물관(770)-분재예술원(5,000)-조각공원(3,000)-중식-산방산(2,200)-관광농원-천지연, 천제연,정방폭포(2,000) 중 택일-숙소	15,970	
	제2일 : 숙소-삼성혈(1,300)-중식-만장굴(1,700)-용두암-쇼핑-공항 또는 숙소		
영산홍 코스	제1일 : 숙소-박물관(770)-신천지미술관(1,700)-산방산(2,200)-중식-여미지식물원(5,000)-관광농원-천지연, 천제연, 정방폭포(2,000) 중 택일	15,670	
	제2일 : 숙소-산굼부리(2,000)-중식-일출봉(2,000)-용두암-쇼핑-공항 또는 숙소		
	* 유람선, 승마 요금 별도		

주 : 시행일자 : 1997년 3월 21일부터

자료 : 제주도 관광협회, 국내여행업분과위원회, 내부자료, 1997.

## 제4장 중요도 인식에 대한 실증분석

### 제1절 선행연구의 검토

관광교통속성에 대한 연구실적은 국내외적으로 볼 때 극히 미미한 수준이라 생각된다. 다만 도시교통의 속성과 관광교통의 속성을 나뉘어 제시한 논문만을 몇 편 찾아볼 수 있다. 제2장에서 관광교통의 속성을 도출하기 위해 국내외학자들의 주장을 인용한 내용과 논문들이 거의 전적인 선행연구라고 할 수 있다.

다시 말해 강남구 지구교통계획, 日野泰雄, 小谷通泰, Wolfgang S. Homburger와 James H. Kell와 David D. Perkins, Marvin L. Manheim, 원제무 등의 연구를 선행연구라 할 수 있으며, 관광교통의 속성들을 부분적으로 연구한 학자들로서 Clare A. Gunn, Robert W. McIntosh와 Charles R. Goeldner와 J. R. Brent Ritchie의 인물을 거론할 수 있다고 본다.

특히, 제주도를 대상으로 하여 관광교통속성을 연구한 논문은 전무한 실정이다. 오로지 논문의 일부로서 관광교통의 불편함 등에 대해 설문조사한 경우 몇 가지가 있을 뿐이다. 이를 구체적으로 거론해 보면 다음과 같다.

첫째, 장성수 교수의 “제주도내 관광객에 대한 설문조사연구 ; 관광불만요인을 중심으로”란 논문이다. 이 논문에서는 여러가지 관광불만요인 중 ‘교통수단에 대한 불만’을 조사분석하여 제시하고 있다.<sup>51)</sup>

둘째, 현학순·김경호·장성수·강보식 교수 등의 “제주지역 관광산업의 마케팅 전략화 방안에 관한 연구,” 라는 논문이다. 이 논문에서는 여러가지 논문의 중 관광코스의 문제와 개선방향에 대해서 논의하고 있다.<sup>52)</sup>

51) 장성수, “제주도내 관광객에 대한 설문조사연구 ; 관광불만요인을 중심으로,” 「이데올로기 연구논총」 제3집, 제주대학교 이데올로기 비관교육연구회, 1985.

52) 현학순·김경호·장성수·강보식, “제주지역 관광산업의 마케팅 전략화 방안에 관한 연구,” 「산경논집」 제1집, 제주대학교 관광산업연구소, 1987.2.

셋째, 황경수의 “중문관광단지 개발의 새로운 대안으로의 지향,”이라는 논문이다.<sup>53)</sup> 이 논문에서는 중문관광단지를 대상으로 접근시 문제와 내부교통 체계의 문제점을 조사분석하여 대안을 제시하고 있다.

넷째, 관광과 교통의 관계를 중심으로 개선방안을 제시한 오상훈, “제주의 역내관광교통 개선방향,”이라는 논문이다.<sup>54)</sup> 이 논문은 관광과 교통의 관계에 대한 논의와 관광지내의 문제와 개선방안을 제시하고 있다.

이상에서 살펴보았듯이 교통속성을 이론적으로 고찰한 논문과 함께 관광교통의 문제점을 제시하는 논문만이 몇 편이 있을 뿐이다. 그러나 관광교통속성을 제시하면서 범위를 속성과 요소에 한정하여 평가하고 중요도 인식을 조사해 분석한 논문은 아직까지 없었다. 따라서 본 연구에서 실증분석하게 될 관광교통속성의 평가와 중요도인식은 관광교통부문의 체계적·지속적 연구를 위한 중요한 단초가 될 것이라 생각된다.

## 제2절 설문조사의 범위 및 방법

### 1. 설문조사의 목적 및 방법



본 설문조사의 목적은 관광교통속성에 대한 평가와 중요도 인식에 대한 제주도에 내도한 관광객의 의견을 묻고 이를 분석함으로써 앞으로 교통정책의 평가와 계획의 기준으로 사용할 수 있도록 하는데 학술적인 도움을 제안하기 위한 것이다.

실증분석을 위한 설문조사는 제주시와 서귀포시의 관광지, 제주국제공항, 부두 등에서 실시하였다. 이는 집락표본추출방법으로서 지역을 제주시와 서귀포시, 북

53) 황경수, “중문관광단지 개발의 새로운 대안으로의 지향,” 「논문공모입상작품집」, 한국관광공사, 1994.

54) 오상훈, “제주의 역내관광교통 개선방향,” 「'97 교통안전 지역확대간담회 세미나자료」, 교통안전공단 제주지사, 1997. 9.

제주군과 남제주군으로 나누되 그 지역전체를 대상으로 하기는 어려워서 그 중에 조사가 보다 용이한 관광지를 선정하여 그 곳의 대상자를 중심으로 실시하였다. 관광객에 한정해서 단순무작위표본추출방법을 사용했고, 각 항목에 대해서는 성별, 연령별, 학력별, 여행형태별 등을 여러계층으로 나누어서 모집단의 구성범위와 유사한 비율이 나오도록 실시하는 할당표본추출방법을 사용하였다.<sup>55)</sup>

설문조사기간은 제주도 가을성수기 중 주말과 주초(11월 7일과 8일)를 이용하여 실시하였다. 조사인원은 제주대학교 관광개발학과 1-2학년 재학생 9명이 동원되었으며, 1인당 55부씩 실시하여 총495부를 실시하였다. 그러나 실시후 응답내용이 부실하다고 생각되는 45표를 제외시켜 유효표본은 450부로 확정시켰다. 따라서 회수율은 90.9%가 된다. 이렇게 회수율이 높은 이유는 조사원에게 설문지가 용이하지 않을 뿐 아니라 관광의 속성상 어느 한 곳에 장기 휴식을 하거나 체류하지 않는 면을 교육시켰으며, 투숙을 하는 시간에는 장시간 한 곳에 머무르지만 투숙장소를 설문장소로 이용할 수 없다는 점을 교육시켜 가능한한 조사시 옆에서 대기하면서 물어보는 질문에 대답하고, 설문지의 완성도와 회수율을 높이려는 주문을 했기 때문이라고 생각된다.

실증분석을 위한 표본의 수는 모집단의 수와 관계를 가진다. 즉 모집단의 수에 따라 설문부수는 달라지게 된다. 모집단의 수가 많아지면 통계적으로 유의하게 그 모집단의 의견을 반영할 수 있도록 표본의 수가 많아져야 한다. 얼마의 표본크기를 설정해야 모집단의 크기의 내용을 통계적으로 유의하게 반영할 수 있는지의 기준을 Krejcie와 Morgan은 다음의 식 (4-1)을 제시하고 있다.<sup>56)</sup> Krejcie와 Morgan은 응답에서의 '예'와 '아니오'라는 대답이 일어날 확률 0.5라는 것을 전제로 하며, 유의수준은 0.05로 잡고 이때  $\chi^2$  값

55) 안영섭, 「사회과학방법론총설」, (서울 : 법문사, 1996), pp.340~389에서 참고.

56) Krejcie, R. V., & Morgan, D. W., "Determining sample size for research activities," *Educational and Psychological Measurement*, 30, (1970), pp.607-610 ; Isaac, Stephen and Michael, William B., *Handbook in Research and Evaluation*, (California : Educational and Industrial Testing Services, 1995), pp. 199~201.

3.841을 조건으로 기준식을 만들었다.

$$S = \frac{\chi^2 NP(1-P)}{d^2(N-1) + \chi^2 P(1-P)} \quad (4-1)$$

여기에서  $S$ : 표본의 크기  
 $N$ : 모집단의 크기  
 $P$ : 응답에서 '예'와 '아니오'라는 대답이 일어날 확률 0.5  
 $d$ : 유의수준 0.05  
 $\chi^2$ : 유의수준 0.05에서  $\chi^2$ 의 값 3.841

서론에서 제시하였듯이 제주도의 1996년도 일년간의 내도 관광객은 약 4백만에 이르고 있다. 모집단의 크기를 4백만으로 설정하고 앞의 Krejcie와 Morgan의 식에서 표본의 크기를 계산했을 경우 384개의 크기가 나온다. 이 384라는 표본의 수는 식 (4-1)에 따르면 100,000이상의 모집단의 경우 384라는 표본의 수에 수렴하는 것으로 나타나기 때문에, 모집단의 크기가 4백만 이상이어도 표본의 수로는 통계적으로 유효할 수 있음을 나타내는 수치라 할 수 있다. 이를 참고로 하여 본 실증분석에서 표본의 크기는 최소한 400여부를 기준으로 잡았으며, 실제로 495부를 배포하여 450부를 회수하였다.

설문지내에서 경험을 하지 않았거나 대답하기 어려운 부분은 응답하지 않도록 했다. 그 결과 무응답으로 나타나는 항목은 통계처리에서 제외(missing value) 처리시켰다. 따라서 문항별로 유효표본수가 다소 줄어드는 경우도 있다.

설문조사지의 내용은 관광객이 속성에 대해 평가하는 문항은 대략 60개 정도로 선정한 후, 지도교수와 상의하여 중복되거나 이해하기 어려운 문항은 줄여서 37개의 문항으로 만들었다. 그리고 앞으로 중요하게 간주해야 할 속성에 대한 질문과 앞으로 특히 중심으로 고려해야 할 교통수단의 내용을 첨가하였다.

관광교통속성에 대한 평가항목은 Likert 5점 척도로 실시하여 분석하고자 하였다.

## 2. 조사대상자의 일반적 내용과 조사대상자수

관광객의 대상으로는 우리나라 제주도 이외의 지역에 거주하는 사람으로 한정하였다. 이에 따라 외국인관광객과 제주도내 지역주민은 제외하였다. 지역주민의 경우 관광교통을 일반적인 도시교통이나 농촌교통의 의미와 혼동을 가지고 대답함으로써 왜곡시킬 수 있고, 외국인의 경우는 경험과 지역환경이 다양한 지역에서 내도함으로써 그 모집단에 대한 경향을 표본으로 조사하여 일반화시키기 어려웠기 때문이다.

조사의 대상자에 대한 일반적인 사항으로 조사한 내용은 제주도에서의 체류기간, 관광 중 주로 이용한 교통수단, 과거에 제주도 방문경험, 관광객의 원래 거주지의 도시규모, 가구의 일인당 평균 월소득, 직업, 여행형태(일반단체, 수학여행, 신혼여행, 가족관광 등), 나이, 성별, 학력, 운전가능여부, 면허여부, 자동차 소유여부 등이다.

이상의 조사의 대상자수와 그 내용을 정리하면 <표 4-1>과 같다.

<표 4-1> 체류기간과 주로 이용한 교통수단별 조사대상자수

	구 분	유효한 응답자수	비율(%)
체류기간	① 1일(당일)	5	1.1
	② 1박2일	113	25.1
	③ 2박3일	199	44.2
	④ 3박4일	98	21.8
	⑤ 4박5일 이상	35	7.8
	계	450	100.0
주로 이용한 교통수단	① 전세관광버스	117	26.0
	② 시내외버스	28	6.2
	③ 렌트카 봉고승합차	114	25.3
	④ 렌트카 승용차	87	19.3
	⑤ 자기소유의 승용차	16	3.6
	⑥ 아는 분의 승용차	21	4.7
	⑦ 택시	56	12.4
	⑧ 기타	11	2.4
	계	450	100.0

〈표 4-2〉 방문경험, 거주지역, 가구 일인당 월평균소득별 조사대상자수

구 분		유효한 응답자수	비율(%)
과거 제주도 방문경험	① 있다.	279	62.1
	② 없다.	170	37.9
	계	449	100.0
거주하는 지역	① 대도시	298	66.5
	② 중·소도시	137	30.5
	③ 농어촌	13	2.9
	계	448	100.0
가구 일인당 월평균 소득	① 100만원미만	32	7.4
	② 100만원~199만원	194	44.6
	③ 200만원~299만원	153	35.2
	④ 300만원~399만원	34	7.8
	⑤ 400만원 이상	22	5.1
	계	435	100.0

〈표 4-3〉 직업과 여행형태별 조사대상자수

구 분		유효한 응답자수	비율(%)
직업	① 학생	73	16.3
	② 공무원, 사무원	120	26.7
	③ 농업, 어업, 임업	16	3.6
	④ 개인사업 및 상업, 자영업	97	21.6
	⑤ 서비스직	43	9.6
	⑥ 주부	49	10.9
	⑦ 생산직(운수, 일반노무자 등)	20	4.5
	⑧ 기타	31	6.9
	계	449	100.0
여행형태	① 일반단체	104	23.2
	② 수학여행	44	9.8
	③ 신혼부부	25	5.6
	④ 가족관광	186	41.4
	⑤ 기타	90	20.0
	계	449	100.0

여행형태별로 구분된 내용을 살펴보면 1996년 제주도의 관광객 형태별 관

관광객수의 비율과 유사하게 나타나고 있다. 1996년의 관광객 형태별 관광객비율은 일반단체의 경우 20.5%, 수학여행 11.3%, 신혼부부 3.8%, 가족관광 59.4%으로 나타나고 있다.<sup>57)</sup> 본 조사에서의 비율도 일반단체 23.2%, 수학여행 9.8%, 신혼부부 5.6%, 가족관광 41.4%로서 크게 비율상 차이가 없음을 알 수 있어서 조사의 객관성이 부분적으로 담보됨을 알 수 있다.

〈표 4-4〉 나이, 성별, 학력, 운전여부, 면허증 취득, 자동차소유별 조사대상자수

구분	구분	유효한 응답자수	비율(%)
나 이	① 20세 이하	10	2.2
	② 20세 ~29세	147	32.7
	③ 30세 ~39세	117	26.0
	④ 40세 ~49세	123	27.3
	⑤ 50세 ~59세	42	9.3
	⑥ 60세 이상	11	2.4
	계	450	100.0
성 별	① 남	275	61.2
	② 여	174	38.8
	계	449	100.0
학 력	① 중졸이하	12	2.7
	② 고졸	157	35.0
	③ 전문대졸 이상	280	62.4
	계	449	100.0
운전여부	① 할 줄 안다.	336	75.0
	② 할 줄 모른다.	112	25.0
	계	448	100.0
면허증취득	① 취득했다.	343	76.7
	② 취득하지 못했다.	104	23.3
	계	447	100.0
자동차소유	① 소유하고 있다.	286	64.0
	② 소유하고 있지 않다.	161	36.0
	계	447	100.0

운전여부와 면허증취득, 자동차소유 등에서 질문한 이유는 본 조사가 관광

57) 제주도 관광문화국, 「주요행정현황」, 1997 내부자료.

교통의 속성을 파악하고 그 중요도를 분석하는 내용이어서 운전할 줄 아는 집단이 바라보는 관광교통의 문제와 운전할 줄 모르는 집단이 의견이 다를 수 있을 것이라 생각되었기 때문이다.

### 제3절 제주도 관광교통속성에 대한 평가

본 실증분석은 관광교통속성에 대해 평가하기 위한 것이므로 분석도 관광교통속성과 그 속에 포함되는 요소를 중심으로 분석하겠다.

설문조사의 내용을 분석할 때 분석하기 전에 고려해야 할 내용 중 중요한 것은 분석하고자 하는 문항의 성격이다. 본 설문지의 설문은 단지 조사대상자의 성별이나 직업을 파악하고 분류하기 위해 묻는 문항과 Likert 5점 척도로 묻는 문항들이 있다. 여기에서 성별·직업 등과 같은 속성들은 수치로서 나타낼 수 없기 때문에 '질적 변수'(qualitative variable)라고 하며 이렇게 질적변수를 정리한 자료를 '질적 자료'라 한다. 성별에서 남성을 1로 여성을 2로 표시한다고 해서 남자는 1점이고 여자는 2점이라거나 그 평균이 1.5로 표현하지 못하며, 이 수치들은 단지 대표값으로 표시하기 위한 것일 뿐이다. 반면에 시험점수, 좋아하는 정도 등은 수치로 나타낼 수 있는 것들이다. 이를 '양적 변수'(quantitative variable)라 하며, 양적 변수를 정리한 자료를 양적 자료라 한다.<sup>58)</sup>

이렇게 질적 자료와 양적 자료를 구분하는 것은 어떤 통계분석방법을 사용할 것인가를 결정하기 위한 것이다. 즉 본 연구를 위한 설문지분석의 경우 4번에서 41번까지의 문항은 양적 자료이며, 그 외의 문항은 질적 자료로 구성되어 있다. 따라서 교차분석시 혹은 집단간 차이검정시 4번부터 41번까지의 분석은 양적 자료를 분석할 수 있는 기법인 T검정과 ANOVA분석을 사용하였다. 그리고 52번 즉, 관광교통이 추구해야 할 속성을 묻는 질문과 53번 즉,

58) 박정식, 「현대통계학」, (서울 : 다산출판사, 1986), p.30. 그리고 학자들마다 용어를 달리쓰기도 한다. 예를 들면 양적변수를 서열변수, 연속적인 변수라고 하며, 질적변수를 명목변수라하기도 한다.

앞으로 주로 지원해야 할 교통수단을 묻는 질문에 대한 교차분석은 질적 변수를 분석하는 기법인  $\chi^2$  분석을 사용하였다.

그리고 집단간의 차이를 확인하고자 하는 T검정과 ANOVA분석, 그리고 관광교통속성과 일반사항의 교차분석에 대한 분석은 95%의 신뢰수준을 기준으로 하여 유의도  $p = 0.05$ 수준에서 차이를 검정하였다.

두 개의 집단간의 차이는 T검정으로 세 개이상집단의 차이분석은 ANOVA분석을 이용하였다.

통계분석은 사회과학을 위한 통계프로그램인 SPSS(Statistical Packages for Social Science)프로그램을 이용하였다.

## 1. 관광교통속성별 평가

먼저, 관광교통속성을 중심으로 구성된 요소와 관련된 평가에 대해서 분석하고자 한다. 분석순서는 관광교통속성별 순서로 정했다. 그리고 설문문항순으로 정해진 요소별 내용순으로 평가했다.

### 1) 편안함에 대한 인식과 평가

'편안함'에 대해 평가하기 위하여 여러가지 요소를 설문하였다. 그 결과가 <표 4-5>에 나타나고 있으며, 응답자수와 비율, 그리고 Likert 5점 척도로 분석하여 평균점수와 평균점수에 따른 우선순위를 제시했다. 관광교통속성의 평가에 대한 설문에서 평균점수가 낮은 것은 긍정적으로 파악하고 있음을 나타내는 지표가 되며, 상대적으로 평균점수가 높으면 부정적으로 인식하고 있음을 나타내는 지표가 된다.

.편안함이 다른 속성에 비해 가장 좋은 점수를 받고 있으며(총평균 2.31), 편안함을 나타내는 요소 중 가장 좋은 평가는 '차량에서 밖의 경치는 잘 볼

수 있는 점'이었다(평점 1.88). 제주도관광에서 밖의 경치를 보지 못하는 불편함은 그다지 크지 않은 것으로 파악할 수 있다.

〈표 4-5〉 편안함에 대한 평가

(단위 : 명, %, 점)

문항	항목					계	평균 과 순위
	① 매우 좋음	② 좋음	③ 보통	④ 나쁨	⑤ 매우 나쁨		
4. 시외버스터미널 의 깨끗함	40 (19.9)	25 (12.4)	96 (47.8)	28 (13.9)	12 (6.0)	201 (100.0)	2.73 ⑩
5. 관광버스의 쾌적함	63 (28.3)	56 (25.1)	91 (40.8)	7 (3.1)	6 (2.7)	223 (100.0)	2.26 ⑥
6. 시내버스의 쾌적함	16 (10.3)	26 (16.7)	80 (51.3)	24 (15.4)	10 (6.4)	156 (100.0)	2.91 ⑪
7. 시외버스의 쾌적함	25 (15.4)	34 (21.0)	74 (45.7)	23 (14.2)	6 (3.7)	162 (100.0)	2.69 ⑨
8. 렌트카의 쾌적함	92 (34.8)	69 (26.1)	81 (30.7)	12 (4.5)	10 (3.8)	264 (100.0)	2.16 ③
9. 차량에서 밖의 경치를 잘 볼 수 있다.	172 (43.5)	126 (31.9)	73 (18.5)	17 (4.3)	7 (1.8)	395 (100.0)	1.88 ①
10. 버스로 관광코 스를 가기 편안함	62 (27.9)	53 (23.9)	65 (29.3)	26 (11.7)	16 (7.2)	222 (100.0)	2.46 ⑧
11. 렌트카로 관광 코스를 가기 편안함	71 (29.0)	83 (33.9)	58 (23.7)	21 (8.6)	12 (4.9)	245 (100.0)	2.26 ⑤
12. 택시로 관광 코스를 가기 편안함	60 (35.1)	52 (30.4)	43 (25.1)	12 (7.0)	4 (2.3)	171 (100.0)	2.11 ②
13. 버스운전사 서비스의 편안함	60 (29.0)	61 (29.5)	69 (33.3)	7 (3.4)	10 (4.8)	207 (100.0)	2.25 ④
14. 관광버스안내 원의 서비스의 편리함	47 (33.3)	25 (17.7)	55 (39.0)	9 (6.4)	5 (3.5)	141 (100.0)	2.29 ⑦
총 평균							2.31

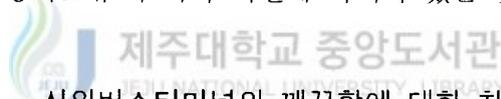
그 다음으로 좋은 점수를 받고 있는 것이 '택시로 관광코스를 가기 편리함'

이다(평균 2.11). 이는 택시운전사가 운전하기 때문이며, 승차하고 하차시 불편함이 적을 뿐아니라 다른 사람들과 부딪치는 문제 혹은 개인적인 부분이 침해당하는 부분이 적기 때문이라 생각된다.

반면 '버스로 관광코스를 가기는 긍정적이긴 하지만 상대적으로 볼 때 편안하지 못한 것'으로 나타나고 있다(평균 2.46). 이는 버스의 시간을 맞추어야 하고 깨끗하지 못할 뿐아니라 다른사람과의 관계에서 느끼는 불편함 등 때문이라 생각된다.

편안하지 못한 내용으로 지적하고 있는 내용은 대체로 대중교통과 관련된 수단과 시설물 등이다. 시외버스와 시외버스터미널, 그리고 시내버스 등이 가장 쾌적하지 못한 것으로 인식하고 있다. 그 중에서도 가장 큰 문제는 시내버스의 쾌적함을 들고 있다.

요소 중 '시외버스터미널의 깨끗함'에 대한 조사대상자의 특성에 의한 차이를 살펴본 결과는 <표 4-6>에서와 같이 '주로 이용한 수단'과 '가구 일인당 평균 월소득', '자동차소유'에 따라 의견에 차이가 있는 것으로 나타나고 있다.



<표 4-6> 시외버스터미널의 깨끗함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		2.4911	0.0445
가구 일인당 평균 월소득	ANOVA		3.0039	0.0196
자동차소유	T검정	-1.98		0.049

주 : 원자료는 부록 <부록 표1>로 제시.

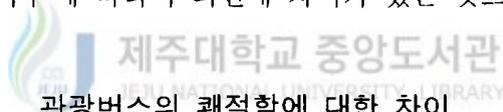
'주로 이용한 수단'별로 볼 때 본 분석에서 의미있는 것은 시내외버스를 이용한 사람들의 의견이라 할 수 있다. 왜냐하면 터미널을 그래도 많이 이용한 사람은 시내외버스를 이용한 집단이 주된 대상일 것이기 때문이다. 교차분석한 결과 시내외버스를 주로 이용했던 사람들 중 가장 많은 대답은 '보통'이라

고 대답하고 있다(36.0%). '매우 좋다'는 4.0%, '좋음'은 24.0%, '나쁨'은 28.0%, '매우 나쁨'은 8.0%로 나타나고 있다. 그리고 ANOVA분석한 결과 집단간의 차이는 통계적으로 유의하게 나타나고 있음을 알 수 있다.

'가구의 일인당 평균 월소득'을 중심으로 분석한 결과는 소득이 높을수록 좋게 평가하고 있는 것으로 나타났다. '매우 좋다'라고 대답한 비율을 소득계층별로 보면 '100만원 미만'이 15.0%, '100만원~199만원'이 12.5%, '200만원~299만원'이 30.2%, '300만원~399만원'인 경우가 23.5%, '400만원이상'이 28.6%로 나타나고 있다.

그리고 자동차소유여부에 따른 집단별 의견의 차이는 자동차를 소유하고 있는 경우가 자동차를 소유하지 않는 집단보다 좋게 평가하고 있다. '자동차를 소유하는 집단'의 경우 '매우 좋다'와 '좋다'를 합해서 37.3%로 대답하고 있고, 반면 '자동차를 소유하지 않은 집단'의 경우는 24%로 대답하고 있다.

'관광버스의 쾌적함'에 대해서는 '방문경험', '가구 일인당 평균 월소득', '연령', '학력', '면허증소지여부'에 따라서 의견에 차이가 있는 것으로 나타나고 있다.



<표 4-7> 관광버스의 쾌적함에 대한 차이

구분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
제주도방문경험	T검정	-1.99		0.049
가구 일인당 평균 월소득	ANOVA		3.4984	0.0086
연령	ANOVA		7.4303	0.0000
학력	ANOVA		4.0459	0.0035
면허증소지	T검정	-2.21		0.028

주 : 원자료는 부록 <부록 표2>로 제시.

'제주도를 방문경험한 적이 있는가와 없는가'에 따라 관광버스의 쾌적함에 대해서 다르게 대답하고 있다. '과거에 방문한 경험이 있는 사람들'이 보다 더 좋게 평가하고 있다. '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 사람은 방문한 경험

이 있는 사람들이 56%로 나타나고 있는 반면 방문한 경험이 없는 사람들은 48.8%로 나타나고 있다.

'가구의 일인당 평균 월소득'을 중심으로 분석한 결과는 소득이 '200만원~299만원'대의 계층이 가장 좋게 평가하고 있다(40.9%). 그리고 '매우 좋다'라고 대답한 비율을 소득계층별로 보면 '100만원 미만'이 15.0%, '100만원~199만원'이 25.3%, '300만원~399만원'인 경우가 26.1%, '400만원이상'이 18.2%로 나타나고 있다.

'연령'별로 관광버스의 쾌적함에 대한 의견은 나이가 들수록 쾌적한 것으로 평가하고 있다. 그 경향치는 뚜렷하게 나타나고 있다. '20세이하'는 '매우 좋다'라고 대답한 것이 14.3%, '20세~29세'의 경우는 9.6%, '30세~39세'의 경우는 31.4%, '40세~49세'는 41.5%, '50세~59세'의 경우는 42.9%, '60세 이상'은 50.0%로 나타나고 있다.

'학력'별로 살펴보면 학력이 낮을수록 '관광버스가 쾌적하다'고 대답하고 있다. '중졸이하'의 경우 '매우 좋다'라고 대답한 비율은 40.0%로 나타났다. '고졸'의 경우는 37.2%, '전문대졸 이상'은 22.0%이 '매우 좋다'라고 평가하고 있다.

'면허증을 취득한 경우'가 관광버스가 쾌적하다는 평가를 낮게 하고 있다. '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가하는 경우만을 살펴보면, 면허증을 취득한 그룹의 경우 52.2%가 이렇게 평가하고 있고, 면허증을 취득하지 못한 경우는 56.7%로 대답하고 있다.

' 시내버스의 쾌적함'에 대해서는 이용을 많이 하지 않아서인지 단지 성별에 따라서만 의견이 통계적 차이를 나타내는 것으로 나타났다.

〈표 4-8〉 시내버스의 쾌적함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
성 별	T검정	-2.28		0.024

주 : 원자료는 부록 <부록 표3>로 제시.

' 시내버스의 쾌적함'에 대해서는 '성별'로 의견이 차이나는 것으로 나타났다. 남성의 경우가 시내버스가 쾌적하다고 평가하고 있다. '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가를 하고 있는 경우를 중심으로 살펴보면 남성의 경우 33.1%, 여성의 경우는 12.7%에 해당하고 있다.

'시외버스의 쾌적함'에 대한 차이도 집단별로 많은 차이를 보이지 않으며, '자동차소유여부'에 따라서만 통계적 차이를 나타내고 있다.

〈표 4-9〉 시외버스의 쾌적함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
자동차소유	T검정	-2.60		0.010

주 : 원자료는 부록 <부록 표4>로 제시.

'시외버스의 쾌적함'에 대해서는 자동차를 소유하고 있는 집단과 소유하고 있지 못한 집단간에 차이를 보이고 있다. 좋게 평가하고 있는 지표인 '매우 좋다'와 '좋다'를 지적하는 비율은 '자동차를 소유하고 있는 집단'이 44.8%, '자동차를 소유하지 못한 집단'은 21.0%에 해당하고 있어서 그 비율의 차가 배를 넘고 있다. 즉 자동차를 소유하고 있는 경우가 시외버스를 쾌적하다고 평가하고 있다.

'렌터카의 쾌적함'에 대한 차이는 제주도방문경험이 있는지의 여부와 자동차를 소유하고 있는지의 여부에 따라 통계적 차이를 나타내고 있다.

〈표 4-10〉 렌터카의 쾌적함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
제주도방문경험	T검정	-2.25		0.026
자동차소유	T검정	-3.84		0.000

주 : 원자료는 부록 <부록 표5>로 제시.

‘방문경험이 있는 경우’가 ‘렌터카가 쾌적하다’고 평가하고 있다. 이는 여타 지역의 렌터카를 이용해본 결과 제주도의 렌터카차량들이 보다 쾌적하게 유지되는 것으로 인식하고 있다고 생각된다. ‘매우 좋다’와 ‘좋다’라고 평가하고 있는 비율을 보면 방문경험이 있는 집단이 65.4%, 방문경험이 없는 집단이 51.2%로 대답하고 있다.

자동차를 소유하고 있는 집단이 렌터카를 쾌적하다고 평가하는 비율이 아주 높은 것으로 나타나고 있다. 자동차를 소유하고 있는 집단이 ‘매우 좋다’와 ‘좋다’라고 대답하는 비율을 보면 66.9%로 나타나고 있다. 반면 자동차를 소유하고 있지 못한 집단은 44.4%로 지적하고 있다.

‘차량에서 밖의 경치를 잘 볼 수 있는가’에 대한 차이를 파악하기 위한 검정과 ANOVA분석에 집단간에 혹은 관광객의 개인적 차이 때문에 나타나는 의견이 차이는 없는 것으로 나타나고 있다. 즉 누구에게나 차량에서 밖의 경치를 볼 수 있는 정도에는 차이가 없다라는 것이다.

‘버스로 관광코스를 가기 편안한 정도’에 대한 차이는 ‘주로 이용한 수단’에 따라서 다르게 나타나고 있다.

〈표 4-11〉 버스로 관광코스를 가기 편안한 정도에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		2.7055	0.0313

주 : 원자료는 부록 <부록 표6>로 제시.

‘버스로 관광코스를 가기 편안한 정도’에 대해서는 전세관광버스를 이용했던 사람들이 가장 높게 평가하고 있다. ‘전세관광버스’를 이용했던 사람들이 ‘매우 좋다’와 ‘좋다’라고 평가한 비율은 56.5%로 나타나고 있다. 다른 교통수단들을 이용한 사람들이 생각하는 것보다는 전세관광버스를 이용했던 사람들

이 평가가 양호한 것으로 나타나고 있다. 반면 나쁘다고 평가한 점수는 관광 버스를 이용한 경우보다 '시내외버스'를 이용한 사람들이 높다. 즉 '나쁘다'와 '매우 나쁘다'라고 평가한 경우를 중심으로 살펴보면 전세관광버스를 이용했던 사람들이 10.6%, 시내외버스를 이용했던 사람들이 부정적으로 평가하는 비율은 27.8%로 높게 나타나고 있다.

'랜터카로 관광코스를 가기 편안한 정도'에 대한 집단간 혹은 개인의 특성 상 의견차이는 없는 것으로 나타났다.

'택시로 관광코스를 가기 편안한 정도'에 대한 차이는 가구 일인당 평균 월 소득과 운전할 수 있는지의 여부, 면허증 소지여부에 따라 통계적으로 차이가 나타나고 있다.

〈표 4-12〉 택시로 관광코스를 가기 편안한 정도에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
가구 일인당 평균 월소득	ANOVA		3.2528	0.0135
운 전 여 부	T검정	-2.46		0.017
면허증소지	T검정	-2.61		0.011

주 : 원자료는 부록 <부록 표7>로 제시.

'택시로 관광코스를 가기 편안한 정도'는 '가구 일인당 평균 월소득'이 낮을 수록 좋게 평가하고 있는 것으로 나타났다. 대체적으로 좋게 평가하고 있으나 소득이 '400만원 이상'집단의 경우는 긍정적이기보다는 부정적인 견해를 가지고 있다. 이는 택시가 자기가 소유하고 있는 차량보다 쾌적함이나 운전사의 서비스가 덜하다고 느꼈기 때문이라 생각된다. 소득이 '100만원 미만'의 그룹은 90%가 긍정적인 것으로 평가하고, '100만원~199만원'에 해당하는 집단이 76.7%로 평가하고 있다. 반면 소득이 '400만원 이상'인 집단의 경우

'28.6%'만이 긍정적인 것으로 평가하고 있다.

'운전여부'에 따라서는 '택시로 관광코스를 가기 편한 정도'에 대한 의견에 대해서는 '운전할 줄 아는 집단'이 매우 높게 평가하고 있다. 운전할 줄 아는 집단은 '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가하고 있는 비율이 69.7%를 지적하고 있는 반면 '운전할 줄 모르는 집단'은 52.4%로 평가하고 있다.

'면허증 취득여부'에 따라서 택시로 관광코스를 가기 편리한 정도를 묻는 질문에는 취득한 경우가 훨씬 긍정적으로 평가하고 있다. '면허증 취득한 집단'이 '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가하는 비율이 70.5%로 나타나고 있다. '면허증 취득하지 않은 집단'이 '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가하는 비율은 48.7%로 나타나고 있다. 즉 면허증 취득집단이 취득하지 않은 집단보다 택시로 관광코스를 가기 편리한 정도를 묻는 질문에 좋게 평가하고 있다.

'버스운전사서비스의 편한 정도'는 '주로 이용한 교통수단'의 여부에 따라 통계적 차이가 나타나고 있다.

<표 4-13> 버스운전사 서비스의 편한 정도에 대한 차이

구 분	차이분석	t Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		3.2118	0.0139

주 : 원자료는 부록 <부록 표8>로 제시.

'버스운전사서비스의 편한 정도'는 다른 교통수단을 이용한 경우보다는 관광버스와 시내외버스를 이용한 집단들이 좋은 평가를 하고 있다. 전세관광버스를 이용한 집단들의 경우 '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 경우는 63.9%이며, 시내외버스를 이용한 집단은 55.0%로 지적하고 있다.

'관광버스 안내양서비스의 편한 정도'는 '주로 이용한 교통수단'과 '가구 일인당 평균 월소득'의 얼마나되는가에 따라 집단간에 차이가 나타나고 있다.

〈표 4-14〉 관광버스안내원 서비스의 편안한 정도에 의한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		3.2996	0.0129
가구 일인당 평균 월소득	ANOVA		2.5854	0.0400

주 : 원자료는 부록 <부록 표9>로 제시.

‘관광버스 안내원 서비스의 편안한 정도’에 대해서는 ‘주로 이용한 교통수단’이 무엇인가에 따라 다르게 나타나고 있다. 이 경우도 경험한 교통수단에 대해 좋게 평가하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이는 제주도의 교통수단들이 들은 바로는 부정적인 감을 가지고 있지만 경험을 하고나면 긍정적으로 평가하는 것으로 생각된다.

‘전세관광버스를 이용했던 집단’이 ‘관광버스 안내원서비스의 편안한 정도’에 대해서 긍정적인 생각을 가지는 ‘매우 좋다’와 ‘좋다’라고 평가한 경우는 72.3%로 높게 나타나고 있다. 반면 다른 교통수단들을 이용한 집단들은 이러한 긍정적인 평가가 50%미만의 비율로 나타나고 있다.

## 2) 편리성에 대한 인식과 평가

관광교통속성 중 ‘편리성’을 묻기 위해서는 ‘시내외버스들의 정시성’, 즉 시간표대로 운행하고 있는지, ‘관광버스들은 시간을 잘 지키는지’, ‘안내표지의 문제’, ‘주유소의 위치’, ‘터미널의 환승시스템’, ‘불편한 것을 지적했을 경우 시정하려는 운전사나 안내원의 고치려는 자세’, ‘렌터카예약과 대여, 반납’ 등을 요소로 하여 설문하였다.

‘관광버스는 시간을 잘 지킨다’고 인식하고 있다(평균 1.93). 그러나 ‘시내외 버스들은 관광버스에 비하면 시간을 잘 지키지 않는 것’으로 지적받고 있다(평균 2.75).

〈표 4-15〉

편리성에 대한 평가

(단위 : 명, %, 점)

문항	항목					계	평균 과 순위
	① 매우 좋음	② 좋음	③ 보통	④ 나쁨	⑤ 매우 나쁨		
15. 시내외버스들은 시간을 잘 지킵니까?	25 (16.9)	37 (25.0)	48 (32.4)	26 (5.7)	12 (8.1)	148 (100.0)	2.75 ⑤
16. 관광버스들은 시간을 잘 지킵니까?	83 (42.3)	57 (29.1)	46 (23.5)	6 (3.1)	4 (2.0)	196 (100.0)	1.93 ①
17. 안내표지와 정보체계는 좋습니까?	41 (11.7)	66 (18.9)	141 (40.4)	62 (17.8)	39 (11.2)	349 (100.0)	2.97 ⑦
18. 주유소위치의 편리성	30 (15.3)	55 (28.1)	79 (40.3)	25 (12.8)	7 (3.6)	196 (100.0)	2.61 ③
19. 터미널의 도착과 갈아타기의 편리성	26 (15.9)	30 (18.3)	83 (50.6)	16 (9.8)	9 (5.5)	164 (100.0)	2.70 ④
20. 잘못된 것을 지적할 경우 고치려는 자세	17 (9.0)	27 (14.3)	102 (54.0)	34 (18.0)	9 (4.8)	189 (100.0)	2.95 ⑥
21. 렌트카예약, 대여와 반납의 편리함	77 (33.2)	70 (30.2)	70 (30.2)	10 (4.3)	5 (2.2)	232 (100.0)	2.12 ②
총 평균							2.59

편리한 내용으로 인식하고 있는 것 중 ‘관광버스가 시간 지키는 것’ 다음으로 ‘렌트카예약과 대여, 반납의 편리함’(평균 2.12)이며, 그 다음이 ‘주유소위치의 편리함’순으로(평균 2.61) 인식되고 있다.

가장 큰 문제는 ‘안내표지와 정보체계의 문제’를 지적하고 있다(평균 2.97). 대부분 관광객은 지리를 잘 모를뿐만 아니라 안내표지가 있어도 그 내용이 확인되기까지는 계속적으로 긴장해야 하는 부담감을 가지고 있기 때문이라 생각된다. 이러한 안내표지의 문제는 설문지가 끝난후 부언하는 상황에서도 강력한 어조로 지적하는 내용이었음을 참고하면 앞으로 안내표지와 정보체계를 확립하는 것이 큰 과제라 할 수 있겠다.

그리고 버스운전사나 안내원에게 '잘못된 것을 지적하면 고치려는 자세가 부족'하다고 인식하고 있다(평균 2.95). 친절이 관광교통수단에 대한 편리함을 제공하는 단초가 되는 것이고 보면 버스운전사나 안내원이 친절하고 불편하다고 느끼는 점에서는 적극적으로 개선해주려는 의지가 필요한 것이라 생각된다.

'시내외버스들의 정시성'에 대한 질문에서는 '주로 이용한 교통수단'의 무엇이었는데 '거주지역', '면허증 소지여부'에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-16〉 시내외버스들은 시간을 잘 지키는가에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		2.7726	0.0295
거주지역	ANOVA		7.8573	0.0000
면허증소지	T검정	2.14		0.036

주 : 원자료는 부록 <부록 표10>로 제시.

'시내외버스들이 시간을 잘 지키는가에 대한 질문에서는 시내외버스를 이용한 경험이 있는 집단인 '주로 시내외버스'를 이용한 사람들이 제일 좋은 평가를 하고 있다('매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 비율이 50.0%). 여기서도 마찬가지로 경험한 집단들이 경험하지 않은 집단들보다는 높은 점수를 나타내고 있음을 알 수 있다.

'거주하는 지역별'로 의견이 다르게 나타나고 있다. 도시지역에 거주하는 사람들이 시내외버스들은 시간을 잘 지키는 것으로 평가를 하고 있다. '대도시'에 거주하는 사람들의 경우 긍정적으로 생각하는 비율이 43.6%, '중·소도시'지역에 거주하는 사람들은 41.5%가 긍정적으로 평가하고 있다. 즉 도시지역일수록 시내외버스들이 시간지키기가 쉽지 않음을 짐작할 수 있으며, 제주도 의 경우는 그래도 정시성이 어느 정도 양호한 것으로 나타나고 있다.

'면허증 취득여부'에 따라서도 다른 의견을 보이고 있다. '면허증을 취득한 집단'은 '면허증을 취득하지 않은 집단'보다 낮은 평가를 하고 있다. '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 경우를 비교하면 면허증을 취득한 집단은 27.8%인 반면, 면허증을 취득하지 못한 집단은 54.0%로써 면허증을 취득하지 못한 집단들이 시내외버스들이 시간을 잘 지키는 것으로 파악하고 있음을 알 수 있다.

'관광버스들은 시간을 잘 지키는가'에 대한 질문에서는 '체류기간'과 '성별'에 따라 통계적으로 차이가 나타나고 있다.

<표 4-17> 관광버스들은 시간을 잘 지키는가에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
체류기간	ANOVA		2.7205	0.0309
성 별	T검정	-2.07		0.041

주 : 원자료는 부록 <부록 표11>로 제시.

'관광버스들이 약속한 시간을 잘지키는가'에 대한 질문에서는 1박 2일, 혹은 2박 3일간 체류했던 관광객들이 좋은 평가를 내리고 있다. 이는 관광버스를 이용한 상품들은 주로 1박 2일이나 2박 3일간 체류한 관광객들이 이용했고 그들이 이용한 관광버스들이 시간을 잘 지켰음을 의미하는 것으로 생각된다. '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 내용을 중심으로 살펴보면 1박 2일을 체류한 집단은 70.2%, 2박 3일을 체류한 관광객은 77.5%로 나타나고 있다.

'관광버스가 시간을 잘 지키는가'에 대한 '성별'에 의한 차이는 주로 남성이 좋은 평가를 하고 있다. 긍정적인 평가 즉 '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 비율을 보면 남성은 78.7%, 여성인 경우는 59.5%로 나타나고 있다.

'안내표지와 정보체계는 좋은가'에 대한 질문에서는 '주로 이용한 교통수단'과 '여행형태', '자동차소유여부'에 따라 통계적인 차이가 나타났다.

〈표 4-18〉 안내표지와 정보체계는 좋은가에 대한 차이

구분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		6.0296	0.0001
여행 형태	ANOVA		3.2170	0.0130
자동차 소유	T검정	2.40		0.017

주 : 원자료는 부록 <부록 표12>로 제시.

안내표지와 정보체계에 대해서는 ‘승용차’를 이용했던 사람들이 나쁜 평가를 하는 경향이 있으며, 그 다음이 ‘승합차’, 그리고 ‘버스’의 이용자순으로 나타났다. 주로 자가운전을 하는 ‘렌터카 승용차’, ‘자기소유의 승용차’, ‘아는 사람의 승용차’를 빌려서 운전한 경우가 승용차를 이용한 관광객에 해당하는 이들은 자기 스스로 모르는 길을 찾아가야 하고, 그러자면 안내표지와 정보체계에 의존도가 높았기 때문에 평가에 대해 예민했고, 그 의견이 부정적으로 나타나는 것으로 생각된다.

‘자기 승용차’를 이용하는 경우가 가장 부정적으로 평가하고 있다. 이들의 의견 중 ‘매우 좋다’는 한 명도 없다. 반면 ‘매우 나쁨’과 ‘나쁨’으로 평가하고 있는 비율이 43.8%로 나타나고 있다. 그 다음이 ‘렌터카 승용차’를 이용한 경우로써 37.4%가 부정적으로 평가하고 있다. 렌터카의 이용율이 증가하고 있고, 심지어는 직접 자기 승용차를 가지고 오는 관광객들이 증가하고 있는 추세에 맞추어서 이 안내표지와 정보체계에는 더 많은 투자와 개선이 이루어져야 할 것이라 생각된다.

‘여행형태’별로는 ‘가족단위관광객’들에게서 가장 나쁜 평가를 받았다. 부정적인 의견을 ‘나쁨’과 ‘매우 나쁨’으로 선정하고 여행형태별로 제시한 의견을 보면 ‘일반단체’의 경우 16.9%, ‘수학여행’의 경우 20.5%, ‘신혼부부’의 경우 20%, ‘가족관광’의 경우 36.4%를 나타내고 있다. ‘가족관광’의 경우 주로 소형 승합차나 렌터카 승용차를 이용하는 경향이 있고, 이들이 직접 관광지를 찾아 나서야 하기 때문에 부정적인 의견을 많이 나타내는 것으로 생각된다.

‘자동차소유의 여부’에 따른 안내표지와 정보체계에 대한 의견의 경우 ‘소유하고 있는 경우’가 ‘소유하고 있지 않은 경우’보다는 부정적으로 평가하고 있다. 자동차를 소유하는 경우는 부정적인 의견에 30.8%를 나타내고 있고, 자동차를 소유하고 있지 않은 관광객의 경우는 24.8%만이 부정적인 평가를 하고 있다.

‘주유소위치의 편리성’에 대한 의견에서는 ‘주로 이용한 수단’, ‘거주지역’, ‘가구 일인당 평균 월소득’의 여부에 따라 통계적으로 차이가 나타나고 있다.

〈표 4-19〉 주유소위치의 편리성에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		2.5473	0.0408
거주지역	ANOVA		2.5550	0.0403
가구 일인당 평균 월소득	ANOVA		4.1905	0.0029

주 : 원자료는 부록 <부록 표13>로 제시.

‘주유소의 위치가 편리한 가’에 대한 질문에서는 직접 운전한 경우에 해당하는 ‘렌터카 승용차’와 ‘자기 승용차’, ‘아는 분의 승용차’를 이용하는 경우 좋은 평가를 하고 있다. 이는 주유소가 없어서 불편함은 거의 느끼지 않는 것으로 이해할 수 있다. 아는 분의 승용차를 운전한 경우 ‘매우 좋다’와 ‘좋다’라는 의견을 보인 비율은 46.2%, 자기소유의 승용차를 이용한 경우는 45.5%로서 가장 높게 나타나고 있다. 그리고 렌터카 승용차를 이용한 경우도 45.2%로서 높게 나타나고 있다. 따라서 주유소의 문제는 별로 없는 것으로 생각된다.

그리고 ‘대도시 지역’에 사는 사람의 경우는 불편하다는 의견이 다른 지역의 관광객들보다는 많은 것으로 나타나고 있다(18.4%). ‘중·소도시지역’에 거주하는 관광객들이 그래도 긍정적인 의견을 나타내고 있다. 중·소도시지

역에서 온 관광객의 경우 '매우 좋다'와 '좋다'라는 항목에 51.8%로 가장 높았다.

'가구 일인당 월평균 가구소득'과 교차분석한 결과는 소득이 '400만원 이상'인 부유층들은 주유소위치의 편리성에 대해서 부정적으로 생각하고 있다. 이 집단이 '매우 나쁘다'와 '나쁘다'의 의견을 나타내는 비율은 44.4%이다. 반면에 저소득층일수록 긍정적인 평가를 가지고 있다. '100만원 미만'의 경우는 '매우 좋다'와 '좋다'의 의견을 제시한 경우는 50%, '200만원 미만'의 경우는 39.7%, '300만원 미만'의 집단은 55.6%, '400만원 미만'의 집단은 23.5%로써 소득이 높을수록 낮은 것으로 나타나고 있다.

'터미널의 도착과 갈아타기의 편리성에' 대한 차이는 없는 것으로 나타났다.

'잘못된 것을 지적할 경우 고치려는 자세'에 대한 질문에서는 체류기간과 성별여부에 따라 통계적으로 차이가 나타나고 있다.

〈표 4-20〉 잘못된 것을 지적할 경우 고치려는 자세

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
체류기간	ANOVA		2.6561	0.0344
성 별	T검정	-2.02		0.045

주 : 원자료는 부록 <부록 표14>로 제시.

'잘못된 것을 지적할 경우 고치려는 자세'에 대한 의견에서는 3박 4일을 거주했던 관광객의 경우가 가장 좋은 평가를 해주었다. 반면 4박 5일 이상 체류한 관광객의 경우는 좋은 평가보다는 부정적인 평가쪽으로 하고 있다('매우 나쁘다'와 '나쁘다'의 비율이 31.8%로 가장 많이 나왔다).

그리고 남성과 여성에 따라 의견이 다르게 나타났다. '남성'인 경우는 긍정적인 평가가 많은 반면, '여성'인 경우는 부정적인 평가가 많았다. 남성의 경

우 긍정적인 평가는 27.5%인 반면 여성은 15.9%이며, 부정적인 평가에 대해서는 남성의 경우 20%인 반면 여성은 27.5%로 나타나고 있다.

'렌터카예약, 대여와 반납의 편리함'에 대한 의견에서는 '주로 이용한 수단', '거주지역', '여행형태', '학력' 등의 여부에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-21〉 렌터카예약, 대여와 반납의 편리함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		2.5219	0.0419
거 주 지 역	ANOVA		2.4997	0.0435
여 행 형 태	ANOVA		4.0417	0.0035
학 력	ANOVA		3.0618	0.0175

주 : 원자료는 부록 <부록 표15>로 제시.

'렌터카 예약과 대여, 그리고 반납의 편리함'에 대한 의견에서는 '주로 이용한 교통수단'이 렌터카나 승용차를 이용한 집단들이 다른 집단들보다 좋은 평가를 하고 있다. '렌터카 승용차'를 이용했던 집단이 가장 좋은 평가를 하고 있다. 이들 집단의 '매우 좋다'와 '좋다'로 대답한 비율은 71.7%로 나타났다. 그리고 '자기소유이든 아는 사람의 승용차'를 빌려 쓴 경우이든 66.7%가 긍정적인 평가를 했다. 반면 '전세관광버스'를 주로 이용한 승객의 경우 렌터카의 예약 및 반납의 편리성에 대해서는 긍정적인 평가 58.3%이며, 부정적인 평가도 다른 집단보다 많아서 20.8%를 나타내고 있다. 이는 렌터카에 대한 부정적인 점을 들어서 인지하고 있어서 전세관광버스를 이용했을 뿐 아니라 그 선입견은 경험해서 느껴보지 못하기 때문에 지금도 여전히 다분히 고쳐지지 않았음을 의미하는 것으로 파악할 수 있다.

'거주하는 지역별' 의견은 '대도시지역'으로 갈수록 좋은 평가를 하고 있다. 이들은 거주지역인 도시지역에서 렌터카를 이용해 보았거나 불편함을 듣고 있던 바, 제주에서는 그 보다 상대적으로 좋았다는 평가를 하는 것으로

생각된다. 대도시지역에 거주하는 관광객의 경우 '매우 좋다'와 '좋다'라고 대답하여 긍정적인 평가를 한 경우는 67.1%로 나타나고 있다. 반면 중·소도시지역은 55%, 농촌지역의 경우 관광객은 50%로 적게 나타나고 있다.

'여행형태별'로는 '가족관광객'의 경우가 가장 긍정적인 평가를 하고 있다. 이는 주로 렌터카를 이용한 가족단위 관광객의 경우 실제 경험한 결과 긍정적인 평가를 하는 것이 아닌가 하는 생각이 든다. 그들이 '매우 좋다'와 '좋다'라는 긍정적인 평가는 67.5%로서 나타나고 있다.

'학력'별로 보면 학력이 높을수록 낮은 평가를 하는 것으로 나타나고 있다. 이는 서비스에 대한 요구가 학력이 높을수록 질 높게 요구하는 경향이 있지 않나하는 생각이 들게 하는 자료라 할 수 있다. '중졸 이하'집단의 경우는 75.0%가 긍정적인 평가를 한 반면, '고졸'까지의 집단은 이 보다 조금 낮은 66.2%를, '전문대졸 이상'은 61.5%로써 긍정적이기는 하지만 중졸이나 고졸집단보다는 그 비율이 작다는 것을 알 수 있다.

### 3) 접근성에 대한 인식과 평가

'접근성'이라는 속성인식에 대한 설문에서는 관광지나 호텔 등의 관광관련 시설물 가까이 접근하는데 불편함이 없었는가를 중심으로 설문하였다. 가장 큰 문제로 지적하고 있는 내용은 '야간, 즉 정규관광시간이 끝난 후 관광지로의 접근'이나(평균 2.97) '호텔로 돌아올 때가 가장 어려운 것'으로(평균 2.69) 인식하고 있다. 이는 택시를 이용하거나 관광버스를 이용하여 전혀 고민없이 접근이 용이했는데 야간이 되면서 이런 수단을 이용할 수 없을 뿐아니라 야간에는 안내표지판 등의 인식하기 어렵기 때문이라고 생각된다.

지역주민들이 느끼는 도시에서의 주차문제와는 달리 관광객들이 '관광지에서의 주차는 편리한 것'으로 인식하고 있다(평균 2.20). 그리고 '호텔주차의 편리성도 양호한 것'으로 평가하고 있다(평균 2.35). 관광지의 주차가 편리함

으로 인해 관광지의 접근도 용이한 것으로 나타나고 있는 것으로 생각된다.

〈표 4-22〉 접근성에 대한 평가

(단위 : 명, %, 점)

문항	항목					계	평균 과 순위
	① 매우 좋음	② 좋음	③ 보통	④ 나쁨	⑤ 매우 나쁨		
22. 관광지를 찾는데 용이함	74 (18.7)	130 (32.8)	129 (32.6)	49 (12.4)	14 (3.5)	396 (100.0)	2.49 ④
23. 원하는 관광지 가까이 접근의 가능성	60 (16.6)	123 (34.0)	144 (39.8)	26 (7.2)	9 (2.5)	362 (100.0)	2.45 ③
24. 야간관광지로의 접근의 용이성	17 (6.0)	66 (23.2)	132 (46.5)	46 (16.2)	23 (8.0)	284 (100.0)	2.97 ⑥
25. 야간에 호텔로 다시 돌아올 때 의 용이성	38 (12.3)	82 (26.5)	138 (44.5)	40 (12.9)	12 (3.9)	310 (100.0)	2.69 ⑤
26. 호텔 주차의 편리성	73 (26.2)	83 (29.7)	83 (29.7)	31 (11.1)	9 (3.2)	279 (100.0)	2.35 ②
27. 관광지 주차의 편리성	109 (31.8)	95 (27.7)	106 (30.9)	26 (7.6)	7 (2.0)	343 (100.0)	2.20 ①
총 평균							2.51



‘관광지를 찾는데 용이함’에 대한 질문에서는 ‘체류기간’, ‘주로 이용한 수단’, ‘여행형태’, ‘면허증소지여부’에 따라 다르게 나타났다.

〈표 4-23〉 관광지를 찾는데 용이함에 대한 차이

구분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
체류기간	ANOVA		2.5388	0.0396
주로 이용한 수단	ANOVA		2.7255	0.0291
여행형태	ANOVA		3.5043	0.0079
면허증소지	T검정	2.16		0.032

주 : 원자료는 부록 <부록 표16>로 제시.

'관광지를 찾는데 용이한 정도'에 대한 질문에서는 1박 2일 동안 체류한 집단이 가장 긍정적인 반응을 보이고 있다. 이들은 방문할 곳을 지정했거나 여행사 등을 이용하여 여행한 경우라 생각되며, 이러한 경우 관광지를 찾는데 따른 계획이 다른 집단보다 더 치밀하기 때문이라 생각된다. 이 집단이 긍정적인 평가정도는 69.8%로 나타나고 있다. 이러한 경향은 오래 체류할수록 그 긍정적인 평가정도가 줄어드는 것으로 나타나고 있다. 2박 3일을 체류한 집단이 긍정적인 평가는 52.7%이며 3박 4일을 체류한 집단의 경우는 38.6%로 나타나고 있다.

'주로 이용한 교통수단'을 중심으로 분류한 집단에 따른 의견으로는 '시내외버스'를 이용한 집단들이 관광지를 찾는데 가장 어려운 것으로 나타나고 있다. 이들이 긍정적으로 평가한 비율은 44.0%이나 관광버스를 이용한 경우 관광지를 찾는 것이 가장 용이한 것으로 나타나고 있다(62.9%). 그외의 '렌터카 봉고승합차', '렌터카 승용차', '자기소유의 승용차', '아는 분의 승용차'를 이용한 경우 긍정적인 평가는 비슷하게 나타나고 있다(각각 50.5%, 46.4%, 50.0%, 50.0% 등)

'여행형태'별로 관광지를 찾는데 용이한가에 대한 의견은 '일반단체'나 '수학여행'의 경우는 대형단체관광객이어서 그런지 긍정적인 평가를 높게 하고 있다. 일반단체인 경우 '매우 좋다'와 '좋다' 등 긍정적인 평가는 63.4%, 수학여행인 경우는 75.1% 등으로 나타나고 있다. 반면 '신혼부부'는 47.8%가 긍정적인 평가를 보이고 있고, '가족관광'의 경우 42.6%로 상대적으로 낮게 평가하고 있다.

'면허증취득' 여부에 따른 '관광지찾기 용이성'에 대한 의견에서는 면허증을 취득한 경우가 취득하지 못한 경우보다 상대적으로 낮은 평가를 하고 있다. 즉 면허증을 취득한 사람이 기대하는 정도가 높았고, 실제 경험상에서는 불편함을 느낀 것이 보다 낮은 비율로 대답하게 된 것이라 생각된다. '면허증 취득한 집단'의 긍정적인 평가는 '매우 좋다'와 '좋다'의 평가내용이 48.7%로

나타나고 있고, '면허증을 취득하지 않은 집단'의 경우는 60.6%로 오히려 취득하지 않은 집단이 훨씬 긍정적인 것으로 평가하고 있다.

'원하는 관광지 가까이 접근가능성'에 대한 질문에서는 '주로 이용한 교통 수단'과 '학력여부'에 따라 통계적으로 다르게 나타나고 있다.

〈표 4-24〉 원하는 관광지 가까이 접근가능성에 대한 의견차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		3.8422	0.0045
학 력	ANOVA		2.7549	0.0279

주 : 원자료는 부록 <부록 표17>로 제시.

'원하는 관광지 가까이 접근가능성'에 대한 질문에서는 '주로 이용한 교통 수단'이 전세관광버스인 경우와 승용차를 이용하는 경우의 관광객들이 좋은 평가를 하고 있다. '전세관광버스'를 이용할 경우 긍정적인 평가를 내리는 비율은 60.5%이며, '자기가 가지고 온 승용차'를 이용할 경우는 66.7%가 관광지가 가까이 접근하기 용이했다고 평가하고 있다. 이는 관광지 주차장의 대형버스우위 정책으로 인해 전세관광버스의 경우 가까이 접근가능한 것으로 생각된다. 그리고 주차장이 없는 지역의 관광지의 경우 자기가 가지고 온 승용차일 경우 그래도 승용차에 대한 훼손여부에 운전자의 부담감이 적어 가까이 접근하는데 용이한 것이 아닌가 한다.

'학력정도'에 따라 관광지 가까이 접근가능성에 대한 의견이 달랐다. 가장 긍정적인 평가를 하는 집단은 '고졸'정도의 학력을 가진 집단이었다. '매우 좋다'와 '좋다'라고 응답한 항목이 고졸집단의 경우 51.3%를 차지하고 있고, '전문대졸 이상'의 경우는 50.2%를 나타냈다. 반면 '중졸 이하'의 집단의 경우는 42.9%로써 가장 낮은 것으로 나타났다.

'야간관광지로의 접근의 용이성'에 대한 집단별 혹은 관광객의 여러 가지

특성에 따른 차이는 나타나지 않았다.

‘야간에 호텔로 다시 돌아올 때의 용이성’에 대한 집단별 혹은 관광객의 여러 가지 특성에 따른 차이는 없는 것으로 나타났다.

‘호텔 주차의 편리성’에 대한 집단별 혹은 관광객의 여러 가지 특성에 따른 차이는 없는 것으로 나타났다.

‘관광지 주차의 편리성’은 ‘편리성’적인 속성이 있으나 주차와 관련한 내용 이어서 ‘접근성’이라는 속성에 포함시켰다. 이 질문에서는 ‘성별’, ‘운전할 수 있는지 여부’에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-25〉 관광지 주차의 편리성에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
성 별	T검정	2.30		0.022
운전여부	ANOVA		4.1079	0.0029

주 : 원자료는 부록 <부록 표18>로 제시.

‘관광지 주차장의 편리성’에 대한 ‘성별’ 의견의 차이는 여성의 경우 보다 더 긍정적인 평가를 내리고 있다. ‘여성’의 경우 긍정적인 평가가 65.1%로 나타나고 있고, ‘남성’의 경우 56.0%로 나타났다. 이러한 경향은 여성의 경우가 긍정적인 평가를 하고 있기 때문에 그래도 양호한 것이 아닌가라는 생각이 든다.

‘운전을 할 줄 아는지 여부’에 따라서 의견의 차이를 나타내고 있다. 운전할 줄 아는 집단보다는 운전할 줄 모르는 집단의 평가가 더 좋게 제시되고 있다. ‘운전할 줄 모르는 집단’의 경우 ‘매우 좋다’와 ‘좋다’라는 평가가 66.6%인 반면, ‘운전할 줄 아는 집단’은 57.3%로 나타나고 있다.

#### 4) 신속성에 대한 인식과 평가

‘신속성’이라 함은 속도를 내고 싶을 때 방해받지 않고 낼 수 있었는지, 관

광지로의 이동시간이나 또는 숙소로 돌아올 때 시간이 많이 걸리지는 않았는지를 파악하기 위한 속성이다.

'신속성'에 대한 지적은 속성 전체 중에서도 좋은 점수를 받고 있다. '그다지 불편함을 느끼지 못하는 다'는 것이다(총평균 2.58). '속도를 내는데도 편리'하고(평균 2.47), '관광지로의 이동이나 다시 숙소로 돌아오는 과정에서 정체 때문에 혹은 다른 이유들로 인해서 시간이 지연되는 요소가 별로 없었다'고 인식하고 있다(평균 2.59와 평균 2.69).

〈표 4-26〉 신속성에 대한 평가

(단위 : 명, %, 점)

문항	항목					계	평균과 순위
	① 매우 좋음	② 좋음	③ 보통	④ 나쁨	⑤ 매우 나쁨		
28. 관광지로의 이동시간의 짧음	55 (14.6)	106 (28.2)	164 (43.6)	38 (10.1)	13 (3.5)	376 (100.0)	2.59 ②
29. 숙소로 돌아오는 시간의 짧음	31 (9.2)	87 (25.9)	179 (53.3)	30 (8.9)	9 (2.7)	336 (100.0)	2.69 ③
30. 장애없이 속도를 내는데 편리함	69 (21.0)	99 (30.2)	110 (33.5)	36 (11.0)	14 (4.3)	328 (100.0)	2.47 ①
총 평균							2.58

'관광지로의 이동시간의 짧음'에 대한 질문에서는 '주로 이용한 교통수단', '직업'에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-27〉 관광지로의 이동시간의 짧음에 대한 차이

구분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
주로 이용한 수단	ANOVA		5.1128	0.0005
직업	ANOVA		3.0190	0.0180

주 : 원자료는 부록 <부록 표19>로 제시.

'주로 이용한 수단별'로 관광지로의 이동시간의 짧음에 대해 물어본 결과는 가장 긍정적으로 평가한 집단이 '자기승용차'를 이용한 집단으로 나타났다. 이들의 긍정적인 평가는 60.0%로 나타나고 있다. 그 다음이 '택시'를 이용하는 경우로 나타나고 있다. 택시를 이용한 관광객이 긍정적인 평가를 한 비율은 48.9%가 되고 있다. 반면에 '버스'를 이용한 경우가 이동시간이 상대적으로 보면 많이 걸리는 것으로 나타나고 있다. '관광버스'를 이용하는 경우의 이동시간에 대해서는 38.6%만이 긍정적인 평가를 하고 있고, '시내외버스'를 이용한 집단의 경우는 41.7%만이 긍정적인 평가를 하고 있다. 이는 일반적인 생각과 같이 신속성에는 승용차가 유리하다는 내용을 입증해 주는 자료라 할 수 있다.

'직업'별로 보면 '주부'들이 관광지로의 이동시간의 짧음에 대해 가장 긍정적 평가를 하고 있다. 그 다음이 '공무원과 사무원'들이다. '주부'들은 '매우 좋다'와 '좋다'라고 대답한 비율이 55.6%이며, '공무원과 사무원'들은 48.4%로 나타나고 있다. 가장 부정적으로 대답한 집단은 학생들이다. '학생'들이 '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 경우는 31.3%이다. 반면 학생의 경우 '매우 나쁘다'와 '나쁘다'로 대답한 비율은 17.9%로 나타났으며 이는 다른 집단에 비해 가장 부정적인 경향을 나타내는 자료이다.

'숙소에 돌아오는 시간의 짧음'에 대한 집단별 혹은 관광객의 여러가지 특성에 따른 차이는 없는 것으로 나타났다.

'장애없이 속도를 내는데 편리함'에 대한 차이는 '체류기간', '가구 일인당 평균 월소득', '여행형태' 등에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

'체류기간'이 길수록 '속도를 내는데 장애가 없어 편리했다'고 대답하고 있다. 이는 체류기간이 길어지면서 장애물에 대해 익숙해지고, 제주도내의 교통 신호체계나 교통문화에 대해 익숙해져있기 때문이라 생각된다. 1박 2일을 체

류한 관광객은 '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 경우가 42.0%인데 반해, 2박 3일인 경우는 51.6%, 3박 4일인 경우는 52.1%, 4박 5일 이상인 경우는 64.3%로 오래 체류할수록 이동하는데 장애가 없음을 느낀다고 평가하고 있다.

〈표 4-28〉 장애없이 속도를 내는데 편리함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
체 류 기 간	ANOVA		2.5162	0.0414
가 구 일인당 평균 월소득	ANOVA		2.8297	0.0249
여 행 형 태	ANOVA		3.3617	0.0103

주 : 원자료는 부록 <부록 표20>로 제시.

'가구 일인당 평균 월소득'에 따른 의견이 차이에서 나타나는 특징은 월소득이 많을수록 긍정적인 평가를 하고 있다. '매우 좋다'와 '좋다'라고 긍정적으로 평가한 비율을 중심으로 살펴보면 '100만원미만'의 관광객이 45.4%, '100~199만원미만'의 관광객이 45.3%, '200~299만원미만'의 관광객이 55.4%, '300~399만원미만'의 관광객이 62.1%, '400만원이상'의 관광객이 65.0%로 나타나고 있다. '여행형태'별로도 속도를 내는데 장애가 없었는지에 대한 문제에 대해 다른 의견을 보이고 있다. 가장 긍정적인 평가를 하는 집단은 수학여행형태의 관광객들이다. 그리고 가장 부정적인 평가를 하는 집단은 '일반단체'들이다. 긍정적인 평가를 하는 순서부터 제시하면 '수학여행' 관광객형태가 긍정적으로 평가하는 비율이 68.3%, '가족관광'이 52.5%, '신혼부부'가 38.9%, '일반단체' 33.3%로 나타나고 있다.

#### 5) 안전성에 대한 인식과 평가

'안전성'에 대한 요소들과 다음에 제시하고 있는 경제성, 도로미관성에 대한 인식은 다른 속성들보다 좋지 않다.

'안전성'에 대한 요소 중에서 '안전하게 주변경관을 관람할 수 있었다는

점', 그리고 '자가운전자도 안전하게 운전할 수 있었다'는 점은 긍정적으로 평가되고 있다(평균 2.05, 2.46). 반면에 '노변이 불충분하여 운전할 때 불편했느냐'는 질문과 '노변이 불충분하여 운전하다 쉬기 어렵지는 않았느냐'는 질문에는 부정적인 면을 많이 제시하고 있다. 평균점수가 부정적인 방향으로 기울어져 있다(평균 3.15, 3.21).

〈표 4-29〉 안전성에 대한 평가

(단위 : 명, %, 점)

문항	항목					계	평균 과 순위
	① 매우 좋음	② 좋음	③ 보통	④ 나쁨	⑤ 매우 나쁨		
31. 안전하게 주변 경관을 관람할 수 있는 정도	119 (31.8)	133 (35.6)	109 (29.1)	10 (2.7)	3 (0.8)	374 (100.0)	2.05 ①
32. 자가운전시 안전성	54 (22.3)	63 (26.0)	90 (37.2)	28 (11.6)	7 (2.9)	242 (100.0)	2.46 ②
33. 노변(갓길)이 충분하여 운전 할 때 편리함	21 (7.5)	51 (18.1)	99 (35.2)	66 (23.5)	44 (15.7)	281 (100.0)	3.21 ④
34. 노변(갓길)이 충분하여 운전 하다 쉬기 좋음	22 (8.3)	45 (17.0)	96 (36.2)	73 (27.5)	29 (10.9)	265 (100.0)	3.15 ③
총 평균							2.67

'안전하게 주변경관을 관람할 수 있는 정도'에 대해서는 '가구 일인당 평균 월소득', '성별' 등에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-30〉 안전하게 주변경관을 관람할 수 있는 정도에 대한 차이

구분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
가구 일인당 평균 월소득	ANOVA		2.4439	0.0463
성별	T검정	-2.42		0.017

주 : 원자료는 부록 <부록 표21>로 제시.

‘안전하게 주변경관을 관람할 수 있는 정도’에 대해서는 평균점수가 2.05로써 아주 긍정적인 평가를 하고 있다. 그래서 인지 ‘가구 일인당 평균 월소득’에 따른 차이도 의미가 있지만 그 전체적인 내용은 긍정적인 평가가 높게 나타나고 있다. 가장 긍정적으로 평가하는 집단은 ‘200~299만원미만’의 집단이며 이들이 ‘매우 좋다’와 ‘좋다’라고 대답한 비율은 74.4%로 나타나고 있다. 전체적인 경향은 소득이 높을수록 긍정적인 평가를 하다가 일정 소득 이상이 되면 다시 떨어지는 것으로 나타나고 있다. 그 경향성을 보면 ‘100만원미만’의 관광객은 64.3%, ‘100~199만원미만’의 관광객은 63.0%, ‘200~299만원미만’의 관광객은 74.4%, ‘300~399만원미만’의 관광객은 70.0%, ‘400만원이상’의 관광객은 61.1%로 나타났다.

‘성별’로 분석해보면 여성보다는 남성이 더 긍정적으로 평가하고 있다. ‘남성’의 경우 긍정적으로 평가하는 비율은 69.7%이며, ‘여성’이 긍정적으로 평가하는 비율은 63.6%로 나타나고 있다. 이는 남성이 앞자리에 앉아서 운전을 하거나 안내를 하기 때문이라 생각된다.

‘자가운전시 안전성’에 대한 의견이 차이는 다른 요소보다 많다. ‘체류기간’, ‘주로 이용한 교통수단’, ‘여행형태’, ‘연령’, ‘학력’ 등에 따라 차이가 나타났다.

〈표 4-31〉 자가운전시 안전성에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
체 류 기 간	ANOVA		2.4202	0.0492
주 로 이 용 한 수 단	ANOVA		3.0267	0.0184
여 행 형 태	ANOVA		2.6118	0.0362
연 령	ANOVA		4.3699	0.0020
학 력	ANOVA		2.8743	0.0236

주 : 원자료는 부록 <부록 표22>로 제시.

‘체류기간’이 오를수록 안전함에 대해서는 더 안전한 것으로 보고 있는 것

으로 나타났다. 1박 2일의 경우는 긍정적으로 평가하는 비율이 47.7%로써 높지만, 2박 3일부터는 서서히 증가하는 경향을 나타내고 있다. 2박 3일의 경우 긍정적으로 평가하는 비율은 42.8%, 3박 4일 체류한 관광객의 경우는 49.7%로 나타났고, 4박 5일 이상의 경우는 81.8%가 긍정적인 평가를 하고 있다. 오래 체류할 경우 제주도의 교통전반적인 체계와 시설들에 대해서 이해를 할 수 있기 때문에 안전성에 대해서 체류기간이 길수록 긍정적인 평가를 내리는 것으로 생각된다.

'주로 이용한 교통수단'별로도 다른 의견을 보이고 있다. '택시'를 이용한 집단과 '렌터카 봉고승합차'가 다른 수단을 이용한 사람들이 다른 집단보다는 낮은 평가를 하고 있다. 이는 봉고승합차의 안전성을 확보하기 위한 노력이 필요한 것으로 생각된다. 택시의 경우는 택시운전사의 운전행태 등의 문제로 인해 다른 교통수단들보다 안전하지 못하다고 생각하는 것이 아닌가 하는 생각이 든다. 그리고 '자기소유의 승용차'를 이용할 경우 승용차의 성능이나 기기에 대한 제반내용을 알고 있기 때문에 심리적 안전성을 높여주는 것이라 생각된다. 수단별로 긍정적인 평가를 하는 비율을 보면 가장 긍정적인 평가를 하는 집단은 자기소유의 승용차로써 69.3%, 그 다음이 아는 분의 승용차 64.3%이다. 그 다음이 렌터카 승용차로써 54.7%, 전세관광버스 50.0%, 시내외버스 45.5%로 나타나고 있다. 렌터카 봉고승합차와 택시의 평가는 33.3%로 가장 낮다.

'여행형태'별로도 다른 의견을 보이고 있다. '안전성'에 대한 의견에 대해서 가장 긍정적인 평가를 하는 집단은 '일반단체'들이다(54.3%). 그 다음이 '신혼부부'(53.8%)이며, '가족관광'(50.2%), '수학여행'(50.0%)순으로 나타나고 있다. 이 분석에서 알 수 있는 것은 수학여행의 경우가 안전성을 다른 집단들보다 담보받고 있지 못하는 것으로 나타난다는 면이다. 앞으로 수학여행이 제주도의 관광객의 많은 부분을 차지할 것이라고 보면 이들에 대한 대책도 중요하다고 생각된다.

'연령'을 중심으로 안전성에 대한 의견을 살펴보면 '연령'이 많을수록 안전

성에 대해 긍정적인 평가를 하는 것으로 나타나고 있다. 20~29세미만인 집단이 긍정적인 평가는 46.6%, 30~39세미만 46.5%, 40~49세미만은 47.2%, 50~59세미만은 58.8%, 60세이상은 75%로 나타나고 있다. 앞으로는 연령이 많이 든 관광객도 중요하지만 신혼부부와 학생들의 젊은 층의 안전성에 대한 인식도 증가시켜야 할 것으로 생각된다.

'학력'별로는 교육수준이 높을수록 낮은 평가를 하고 있는 것으로 나타났다. 이는 다른 질문에서도 나타났듯이 학력이 높을수록 높은 서비스를 바라는 측면이 있다고 보면 이렇게 나타나는 경향성은 일반적인 것이라 할 수 있다. '매우 좋다'와 '좋다'라고 대답함으로써 긍정적인 평가를 보이는 비율을 보면 '중졸 이하'는 66.7%, '고졸'인 경우는 55.7%, '전문대졸 이상'은 45%로 나타나고 있다.

'노변(갯길)이 충분하여 운전할 때 편리함'에 대한 질문에서는 '거주지역', '운전여부', '면허증소지여부'에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-32〉 노변(갯길)이 충분하여 운전할 때 편리함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
거 주 지 역	ANOVA		3.7276	0.0057
운 전 여 부	T검정	2.96		0.004
면허증소지	T검정	2.72		0.008

주 : 원자료는 부록 <부록 표23>로 제시.

'노변이 충분하여 운전할 때 편리한가'에 대한 질문에 대답한 관광객을 거주지역별로 보면 대도시지역일수록 부정적인 평가를 하고 있다. 이는 농촌지역으로 갈수록 노변이 충분하여 함에도 불구하고 어느 농촌처럼 제주도의 경우도 노변이 충분하지 못한 것에 문제의식을 가지지 못하는 것으로 생각된다. '매우 나쁘다'와 '나쁘다'를 평가한 비율을 중심으로 부정적인 견해를 보

면 '대도시 지역'에서 온 관광객은 43.2%, '중·소도시지역'에서 온 관광객은 31.3%, '농촌지역'에서 온 관광객은 16.7%로 농촌지역으로 갈수록 부정적인 견해는 줄어들고 있다.

'운전여부에 따른 의견의 차이'는 운전할 줄 아는 경우의 응답자들이 주로 운전할 줄 모르는 관광객에 비해서 더 부정적인 견해를 가지고 있는 것으로 나타나고 있다. 이는 운전할 줄 아는 관광객이 운전할 줄 모르는 관광객보다 노변의 중요성에 대해서 조금 더 의식을 하고 있기 때문이라 생각된다. '운전할 줄 아는 사람들'이 부정적인 생각은 41.8%에 해당하며, '운전할 줄 모르는 사람들'의 경우는 27.8%로 나타나고 있다.

'면허증을 취득하고 있는가'에 따라서도 다른 의견을 가지고 있다. 운전면허증을 취득한 사람이 운전할 줄 아는 사람들과 같이 부정적인 견해는 운전면허증을 취득하지 못한 사람보다 더 크다. 운전할 줄 아는 사람이 부정적인 견해는 42.0%로 나타나고 있고, 운전할 줄 모르는 사람들은 26.9%로 나타나고 있다.

'노변(갓길)이 충분하여 운전하다 쉬기 좋음에 대한 의견의 차이'는 '거주지역', '운전여부', '면허증소지여부'에 따라 통계적으로 의견의 차이를 나타내고 있다.



〈표 4-33〉 노변(갓길)이 충분하여 운전하다 쉬기 좋음에 대한 의견차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
거 주 지 역	ANOVA		4.1256	0.0029
운 전 여 부	T검정	3.40		0.001
면 허 증 소 지	T검정	3.15		0.002

주 : 원자료는 부록 <부록 표24>로 제시.

'노변이 충분하여 운전하다 쉬기 좋았는가'에 대한 질문에 대해서는 바로 앞에서 분석한 노변이 충분하여 운전하기 편리했는가에 대한 질문에서 처럼 농촌으로 갈수록 좋은 평가를 하고 있다. 이는 농촌으로 갈수록 부정적인 견해가 적게 나타나고 있음을 뜻한다. '매우 나쁘다'와 '나쁘다'로 대답한 것을 중심으로

로 부정적인 견해를 정리하면 '대도시지역'에서 온 관광객은 43.7%, '중·소도시지역'에서 온 관광객은 28.6%로 나타나고 있다. '농촌지역'에서 온 관광객의 경우는 부정적인 견해에 응답한 경우가 없는 것으로 나타나고 있다.

'운전여부'에 따라 노변이 충분하여 쉬기에 편리하다라는 견해에 대해서 차이를 보이고 있다. '운전할 줄 아는 사람'은 41.9%가 부정적인 생각을 가지고 있다. 반면 '운전할 줄 모르는 사람'은 24.0%가 부정적인 생각을 가지고 있다.

'운전면허증'을 취득하고 있는가에 따라서도 노변이 충분하여 쉬기에 편리했는가라는 질문에 대해 다른 의견을 보이고 있다. '운전면허증을 취득한 경우'는 운전면허증을 취득하지 못한 관광객보다 더 부정적인 견해를 가지고 있다. 그 비율은 운전할 줄 아는 사람이 41.7%로 나타나고 있고, '운전할 줄 모르는 관광객'은 24.5%로 대답하고 있다.

#### 6) 경제성에 대한 인식과 평가

'경제성'은 가장 문제있는 속성 중의 하나이다. 그 중에서도 '택시요금과 리무진버스요금'이 가장 큰 문제이다(평균 3.10, 3.03). 반면, ' 시내버스, 시외버스 렌터카'는 그런대로 '적정한 것'으로 분석하고 있다. 이는 계속적으로 관광영업을 하는 택시들의 요금에 대해서 어떠한 정책이나 적정요금의 기준이 있어야 할 것으로 생각된다.

<표 4-34>

경제성에 대한 평가

(단위 : 명, %, 점)

문항	항목					계	평균 과 순위
	① 매우 좋음	② 좋음	③ 보통	④ 나쁨	⑤ 매우 나쁨		
35. 시내버스 요금 의 저렴함	20 (13.9)	21 (14.6)	76 (52.8)	21 (14.6)	6 (4.2)	144 (100.0)	2.80 ①
36. 시외버스요금의 저렴함	16 (11.1)	22 (15.3)	71 (49.3)	26 (18.1)	9 (6.3)	144 (100.0)	2.93 ②
37. 렌트카요금의 저렴함	19 (7.3)	55 (21.1)	118 (45.2)	49 (18.8)	20 (7.7)	261 (100.0)	2.98 ③
38. 택시요금의 저 렴함	18 (11.5)	23 (14.7)	63 (40.4)	28 (17.9)	24 (15.4)	156 (100.0)	3.10 ⑤
39. 리무진 버스(공 항~서귀포구간) 의 요금의 저렴 함.	14 (10.5)	21 (15.8)	62 (46.6)	18 (13.5)	18 (13.5)	133 (100.0)	3.03 ④
총 평균							2.98

‘시내버스요금의 저렴함’에 대한 의견에 대해서는 거주지역별로 통계적으로 차이가 나타났다.



<표 4-35>

시내버스 요금의 저렴함에 대한 차이

구분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
거주지역	ANOVA		3.8661	0.0052

주 : 원자료는 부록 <부록 표25>로 제시.

‘시내버스요금’에 대해서는 거주지역에 따른 관광객의 차이에 따라 의견을 달리하고 있다. 농촌지역에서 온 관광객일수록 상대적이지만 좋은 평가를 하고 있다. 대도시지역에서 온 관광객은 긍정적인 평가는 다른 지역에서 온 관광객보다 낮게 나타나고 있다. 이는 제주도가 대도시지역에서 처럼 단일요금으로 어디든지 갈 수 있는 체계로 되어 있지 않은 것 때문이라 생각된다. ‘대

도시지역' 거주 관광객의 경우 '매우 좋다'와 '좋다'라고 평가한 비율은 26.0%, '중·소도시지역'출신들은 33.3%, '농촌지역'에서 온 관광객은 33.4%로 나타나고 있다.

'시외버스요금의 저렴함'에 대한 의견에 대해서는 '거주지역', '학력'에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-36〉 시외버스요금의 저렴함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
거주지역	ANOVA		6.7650	0.0001
학 력	ANOVA		2.6670	0.0349

주 : 원자료는 부록 <부록 표26>로 제시.

시내버스요금에 대한 의견과는 달리 '시외버스요금'에 대해서는 농촌지역에서 온 관광객이 보다 낮은 평가를 하고 있다. '대도시지역'과 '중소도시지역'에서 온 관광객의 경우는 긍정적인 평가를 26.9%와 27.9%로 하고 있지만 '농촌지역'에서 온 관광객의 경우는 12.5%로 나타나고 있다. 이는 육지부 농촌의 경우 시외버스는 장거리에 해당하지만 제주도의 경우는 그리 장거리도 아닐뿐더러 요금이 상대적으로 비교했을 때 비싸다고 느끼고 있기 때문으로 생각된다.

시외버스요금에 대해서 '학력'이 낮은가 높은가에 따라 차이가 나타나고 있다. 학력이 낮을수록 긍정적인 평가를 하고 있다. 학력이 높을수록 비판적인 의식이 강함은 이 항목에서도 마찬가지로의 경향이라 할 수 있을 것 같다. '중졸 이하'의 관광객은 40.0%가 긍정적인 생각을 가지고 있고, '고졸'출신 관광객은 29.2%, '전문대졸 이상' 관광객은 24.2%로 나타나고 있다.

'렌터카의 요금의 저렴함'에 대한 질문에서는 '여행형태', '연령', '학력'에 따

라 통계적으로 차이가 났다.

〈표 4-37〉 렌터카의 요금의 저렴함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
여행형태	ANOVA		3.8513	0.0047
연 령	ANOVA		2.5659	0.0387
학 력	ANOVA		2.7291	0.0298

주 : 원자료는 부록 <부록 표27>로 제시.

‘여행형태’별 렌터카요금에 대한 의견에서는 ‘가족관광’이 경우 가장 긍정적으로 평가하고 있다(32.3%). 그 다음이 ‘신혼부부’로써 30.8%이며, ‘일반단체’가 25.0%, ‘수학여행’단이 16.7%이다. 이는 가족단위가 렌터카를 이용하기에는 효율적인 규모의 단체였기 때문으로 생각된다. 그리고 가족단위가 하나의 차량을 렌터했을 경우 다른 단체와의 관계에서 오는 불편함이 없고, 가족의 수별로 그에 맞는 렌터카를 임대하면 가족의 수가 문제되지 않아 가족단위 관광객들에게는 긍정적인 평가를 받고 있는 것으로 생각된다.

‘연령’에 따라서는 나이가 들수록 렌터카 요금에 대해 긍정적인 평가를 하고 있는 것으로 나타나고 있다. ‘30세미만’의 관광객의 경우 20.2%가 긍정적인 평가를 하는 반면, ‘40세미만’의 관광객은 27.2%, ‘50세미만’의 경우는 28.4%, ‘50세미만’은 46.4%가 긍정적인 평가를 하고 있다.

‘학력’별로도 차이가 나타나고 있다. ‘고졸’의 경우 38.9%가 긍정적인 평가를 하고 있고, 20%가 부정적인 평가를 하고 있다. 반면 ‘전문대졸 이상’의 경우는 22.2%가 긍정적인 평가를, 30.6%인 경우 부정적인 평가를 하고 있다. 따라서 학력이 낮을수록 긍정적인 생각을 하는 반면 학력이 높을수록 부정적인 평가를 하고 있다.

‘택시요금의 저렴함’에 대한 집단별 혹은 관광객의 여러 가지 특성에 따른 차이는 없는 것으로 나타났다. 이 택시요금의 저렴함에 대해서는 가장 부정

적인 면을 보이고 있다. 평점이 3.10으로써 부정적(평점이 높을수록 부정적임)인 것으로 나타나고 있다. 그런데 집단간 차이가 없다는 것은 집단별로 차이없이 대부분이 집단이 부정적인 것에 대해서 비슷하게 생각하고 있다는 것을 의미한다.

〈표 4-38〉 리무진버스(공항~서귀포구간)의 요금의 저렴함에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
제주도방문경험	T검정	-2.19		0.033
여행형태	ANOVA		2.8522	0.0264

주 : 원자료는 부록 <부록 표28>로 제시.

‘리무진버스의 요금’에 대한 평가에서는 제주도를 방문한 경험이 있는 집단이 보다 긍정적인 평가를 하고 있다. 이는 방문해본 결과 서비스의 질과 비교할 때 리무진버스의 요금이 비싸지 않다는 것을 느낀 결과라고 생각된다. ‘방문한 경험이 있는 관광객’의 긍정적인 평가는 29.8%이며, 부정적인 평가는 23.1%, 반면 ‘제주도방문경험이 없는 관광객’들은 13.7%만이 긍정적인 평가를 하고 있으며, 41.3%가 부정적인 평가를 하고 있다. 리무진 버스에 대해서도 전체적으로 부정적인 평가를 하고 있는 반면, 그 중에서도 제주도방문경험이 없는 관광객들이 부정적인 평가를 하고 있음을 알 수 있다.

‘여행형태’별로 리무진버스의 요금에 대한 의견을 살펴보면 가족관광의 경우가 가장 긍정적인 평가를 보인 반면 수학여행단체 관광객들은 가장 부정적인 평가를 하고 있다. ‘가족여행’의 경우 긍정적인 평가가 27.4%인데 반해 ‘수학여행’단의 경우는 긍정적인 평가는 5.9%이며, 오히려 부정적인 평가가 더 많아 41.1%로 나타나고 있다. 이는 수학여행의 성격상 경제성에 대해 예민하여 리무진버스요금이 고급서비스에 해당하는 요금으로 책정된 것에 대해서 부정적인 평가를 하고 있는 것으로 생각된다.

7) 도로미관성에 대한 인식과 평가

‘도로미관성’의 점수는 여러가지 속성 중 가장 나쁘게 인식하고 있는 속성이다. 도로개설이 제주도의 경관훼손이나 자연생태계에 미치는 영향이 아주 큰 것으로 인식하고 있다. 평점으로 보면 총평점이 3.39로써 크게 부정적으로 생각하고 있음을 알 수 있다(평점이 클수록 부정적임). 그 중에서도 도로개설이 자연생태계에 미치는 영향은 큰 것으로 인식하고 있음을 알 수 있다.

〈표 4-39〉 환경성에 대한 평가

(단위 : 명, %, 점)

문항	항목					계	평균 과 순위
	① 전혀 없다	② 없다	③ 보통	④ 많다	⑤ 매우 많다		
40. 도로개설이 경관훼손에 주는 영향은	21 (6.1)	46 (13.3)	138 (39.8)	73 (21.0)	69 (19.0)	347 (100.0)	3.35 ②
41. 도로개설이 자연생태계에 영향은	21 (6.1)	42 (12.3)	113 (33.0)	81 (23.7)	85 (24.9)	342 (100.0)	3.48 ①
총 평균							3.39

‘도로개설이 경관훼손에 주는 영향’에 대한 질문에서는 체류기간, 주로 이용한 교통수단, 거주지역에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-40〉 도로개설이 경관훼손에 주는 영향에 대한 차이

구분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
체류기간	ANOVA		3.5666	0.0072
주로 이용한 수단	ANOVA		3.2975	0.0114
거주지역	ANOVA		2.4041	0.0495

주 : 원자료는 부록 <부록 표29>로 제시.

'도로개설이 경관훼손에 주는 영향'에 대해서 체류기간이 짧고 오랜에 따라 다른 의견을 보이고 있다. 그 경향은 기간이 짧을수록 부정적인 생각은 더 강한 것으로 나타나고 있다. 1일 여행인 경우 부정적인 평가는 75.0%, 1박2일의 경우 57.2%, 2박3일의 경우 38%, 3박4일의 경우 30.9%로 나타나고 있다. 이는 제주도의 첫인상이 도로개설이 경관훼손에 주는 영향은 크게 느끼지만 제주도에 관광을 하면 할수록 도로개설도 긍정적인 측면이 있음을 느끼는 것이 아닌가라는 생각이 든다. 그러나 전체적인 평점이 3.35라는 점수는 상당히 부정적임을 알 수 있다. 따라서 도로개설이 경관훼손에 대한 부정적인 영향을 최소화하는 방향으로 정책이 이루어져야 할 것이다.

'주로 이용한 교통수단'이 무엇인가에 따라서도 의견은 차이가 난다. '아는 분의 승용차'를 탔던 사람이 비판을(부정적인 평가 29.4%) 작게 하는 반면 '자기소유의 승용차'를 이용하는 경우가 가장 비판적이고 부정적으로 여기고 있다(부정적인 평가 60%). 그리고 '택시'를 이용하는 사람들이 부정적으로 평가를 하고 있다(부정적인 평가 56.4%). 이는 도로상황에 대해서 아는 분의 얘기를 듣고 이미 문제의식이 사라져버려 작은 비판만을 하는 것으로 생각되며, 자기승용차를 타고 직접운전하면서 현장에서 느끼는 경우와 도로개설에 대한 얘기를 택시운전기사로부터 듣는 경우에 더욱 큰 문제의식을 갖게되는 것으로 생각된다.

'거주지역'별로는 대도시지역주민들이 더욱 큰 부정적인 평가를 하고 있다. 이는 대도시지역주민들이 비판의식이 더 강해서 이런 대답이 나온 것이라 생각된다. '대도시지역주민'들은 '매우 나쁘다'와 '나쁘다'의 부정적인 의견이 42.6%, '중·소도시지역'에서 온 관광객은 39.2%, '농촌지역'에서 온 관광객이 18.2%로 나타나고 있다.

'도로개설이 자연생태계에 미치는 영향'에 대해서는 '가구 일인당 평균 월 소득'에 따라 통계적으로 차이가 나타났다.

〈표 4-41〉 도로개설이 자연생태계에 미치는 영향에 대한 차이

구 분	차이분석	t-Value	F-Ratio	P
가구 일인당 평균 월소득	ANOVA		2.4895	0.0432

주 : 원자료는 부록 <부록 표30>로 제시.

‘도로개설’이 자연생태계에 미치는 영향에 대해서는 가구일인당 평균 월소득이 많을수록 부정적인 평가를 하고 있다. 이는 소득이 많은 경우 관광을 다녀본 결과 도로개설의 문제점을 느끼고 있든지, 아니면 소득이 높을수록 경제적인 것보다는 환경보전에 더 중요성을 부여하고 있는 것으로 생각된다. 소득이 100만원미만인 관광객이 부정적인 평가 즉, ‘매우 나쁘다’와 ‘나쁘다’로 대답하는 비율은 42.1%, 100~199만원미만의 경우는 45.0%, 200~299만원미만의 경우는 52%, 300~399만원미만의 경우는 62.1%, 400만원이상인 관광객은 58.9%로써 소득이 많을수록 부정적인 평가를 많이 하고 있는 것으로 나타나고 있다.

## 2. 관광교통속성에 대한 인식의 종합



관광교통의 속성들을 구성하는 요소들을 항목별로 평가하고나서 <표 4-42>과 같이 속성별로 종합하여 문제의 우선순위를 파악하였다. 마찬가지로 평균점수가 작은 것이 좋은 점수를 받고 있는 것이다. 따라서 제주도의 관광교통은 편안함과 쾌적함이라는 속성에서 가장 좋은 점수를 받고 있고 도로개설이 미관과 경관에 미치는 부정적인 영향을 묻는 환경성이 가장 낮은 점수를 받고 있다.

<표 4-42>

속성에 대한 평가종합표

	구 분	총 평 균	순 위
속 성	편 안 함	2.31	①
	편 리 함	2.59	④
	접 근 성	2.51	②
	신 속 성	2.58	③
	안 전 성	2.67	⑤
	경 제 성	2.98	⑥
	도로미관성	3.39	⑦

주 : 평균은 점수가 낮을수록 좋게 평가하는 것이다. 설문지에서 5등간 척도로 제시 하면서 매우좋음은 1점, 좋음은 2점, 보통은 3점, 나쁨은 4점, 매우 나쁨은 5점으로 처리했기 때문이다. 따라서 순위에서 ①순위가 가장 좋은 평가를 받고 있는 것이며, ⑦순위가 가장 나쁜 평가를 받고 있는 것으로 해석해야 한다.

즉 관광객들의 눈에는 해안도로나 중산간 도로가 신속성 등에는 긍정적인 역할을 하지만 미관과 경관에 미치는 영향은 큰 것으로 여기고 있으며, 안전성과 경제성측면에서 불평이 많은 것으로 나타나고 있다.

#### 제4절 관광교통속성의 중요도에 대한 인식



##### 1. 관광교통정책에서 중요시해야 할 속성순위에 대한 인식

관광교통정책이 추구해야 할 속성 즉, 중요도인식에 대한 우선순위를 조사했다. 그 결과는 <표 4-43>에 나타난 바와 같다. 이와 같은 조사는 앞으로 지방정부가 관광교통정책의 여러 속성 중 어떤 속성에 더 중점적으로 관심을 가져야 할 것인가 하는 방향설정을 위한 질문이기도 하다.

<표 4-43> 관광교통정책에서 중요시해야 할 속성순위

문항과 번호	제주도 관광교통의 경우는 다음 중 우선적으로 가장 먼저 무엇을 생각해야 할 것 같습니까?	응답자수 (명)	비율 (%)	순위
①	편안함	208	46.4	①
②	편리함	57	12.7	③
③	접근성(호텔이나 관광지로의 접근의 용이성)	56	12.5	④
④	신속성(속도와 시간)	19	4.2	⑦
⑤	안전성	18	4.0	⑥
⑥	경제성(요금의 저렴함)	66	14.7	②
⑦	도로미관성(도로개설이 환경에 미치는 영향을 최소화하는 것)	24	5.4	⑤
합계		448	100.0	

<표 4-43>에 따르면 가장 많은 고려를 해야 할 것으로 편안함이라는 속성(46.4%)이다. 이는 다른 속성들과는 아주 확연히 큰 차이를 보이고 있다. 2위, 3위, 4위를 하고 있는 경제성(14.7%)과 편리함(12.7%), 접근성(12.5%) 등과는 무려 30%이상의 차이를 보이고 있다. 즉 요금의 경제성이나 편리함, 접근성보다는 우선 편안함을 추구해야 한다는 인식을 하고 있다. 특히나 신속성에 대해서는 가장 적은 점수를 주고 있다. 이는 제주도의 관광교통이 신속성에는 많은 도로개설로 인해 문제가 크게 나타나지 않는다는 의견이거나, 관광교통이라는 자체가 신속성보다는 편리함 등에 대해 더 비중을 두고 있는 속성 때문이라 할 수 있다.

<표 4-44>에 따르면 운전여부에 따라 중요시해야 할 속성이 다른 것으로 나타나고 있음을 알 수 있다( $p = 0.0247$ ). 운전할 줄 아는 사람이 편안함과 쾌적함을 중요시하며(49.4%), 경제성을 많이 추구해야 할 중요한 요소로 지적하고 있다(15.5%). 운전할 줄 아는 사람이 오히려 신속성이나 접근성에 대한 강조는 작고, 운전할 줄 모르는 사람들이 신속성과 접근성을 강조하는 것은 지형과 지리를 모르는 지역에서 운전할 줄 모르는 사람들이 운전자들이 느끼는 예측보다 조금하게 예측하는 성격이 많은 것을 나타내고 있다고 생각된다.

〈표 4-44〉 운전여부와 중요한 속성간의 교차분석

(단위 : 명, %)

문항	제주도 관광교통의 경우는 다음 중 우선적으로 가장 먼저 무엇을 생각해야 할 것 같습니까?							합계
	① 편안함	② 편리함	③ 접근성	④ 신속성	⑤ 안전성	⑥ 경제성	⑦ 도로미관성	
운전할 줄 안다	166 (49.4)	42 (13.5)	36 (10.7)	9 (2.7)	12 (3.6)	52 (15.5)	19 (5.7)	336 (100.0)
운전할 줄 모른다.	42 (37.8)	15 (13.5)	19 (17.1)	10 (9.0)	6 (5.4)	14 (12.6)	5 (4.5)	111 (100.0)
Chi-Square = 14.4785		D.F. = 6			P = 0.0247			

## 2. 우선시해야 할 관광교통수단에 대한 인식

관광교통의 문제를 개선해야 할 경우 편안함이 우선되어야 한다는 앞에서 지적이 있었다. 그러한 대상이 되고 있는 것은 관광교통수단이 주를 이루고 있다.

설문에서 나타난 관광객의 인식을 고려치 않더라도 관광교통에서 관광교통수단이 차지하는 비중은 가히 절대적이다. 관광객들이 추구하는 성향의 종합된 결과는 관광교통수단의 선택으로 나타날 것이기 때문이다. 그리고 관광을 마친 후의 평가에서도 관광교통수단을 어떠한 수단으로 선택했느냐에 대해서 좋았다라든가 나빴다라는 평가를 내릴 것이기 때문이다.

〈표 4-45〉 우선시해야 할 관광교통수단

문항과 번호	앞으로 어떤 교통수단에 주로 관심을 가지고 지원해야 할 것 같습니까?	응답자수 (명)	비율 (%)	순위
①	렌트카	198	44.1	①
②	택시	34	7.6	⑤
③	시내버스	44	9.8	④
④	시외버스(공항셔틀버스 포함)	89	19.8	②
⑤	관광버스	84	18.7	③
합계		449	100.0	

조사한 결과는 큰 차이로 렌터카에 주로 관심을 가지고 지원을 해야 할 것으로 나타나고 있다. 그러나 렌터카와 관련하여 문제가 대두되고 있다. 첫 번째로 제주도청은 관광부조리 근절차원에서 렌트맨을 없애기로 하고 렌터카업체 약관에 렌트맨을 두는 조항을 삭제토록 일선 시·군에 지시했다.<sup>59)</sup> 이는 소위 렌트맨이라는 운전사들의 호객행위와 바가지 요금, 불친절의 문제를 해결하기 위한 조치 중의 하나이다. 그러나 렌트카 업체에서는 그러한 조치가 전도민의 관광안내원화에 부합되지 않으며, 약관을 지방자치단체가 임의적으로 수정완화하게 하는 것은 문제라는 지적을 하고 있다. 왜냐하면 약관은 대여사업체가 초안을 만들어서 건설교통부에 올리면 공정거래위원회의 심의를 거친후에 의결하는 절차를 밟고 있기 때문이라는게 업체측의 입장이다.<sup>60)</sup>

두 번째로 외지업체의 지사설립의 문제가 있다. 영업소설립의 일반적 요건은 자동차운수사업법에 규정하고 있다.

자동차운수사업법 제45조의 2에 따르면 자동차대여사업의 주사무소 관할관청이 등록을 받은 때에는 결격사유가 없는지의 여부와 등록기준에 적합한지의 여부를 확인하여야 한다. 이 경우 관할관청은 필요하다고 인정할 때에는 그 영업소나 기타 시설등의 소재지를 관할하는 도지사에게 당해 영업소 기타 시설등의 확인을 요청할 수 있다.

제45조의 3(자동차대여사업의 사업구역 등)의 ① 자동차대여사업자의 사업구역은 전국을 사업구역으로 한다.

제45조의 4(자동차대여사업의 영업소설치) 자동차대여사업자가 영업소를

59) 제민일보 96년 3월 31일.

60) 참고로 자동차대여 표준약관 제12조(운전자의 알선)에는 다음과 같은 두 개의 항으로 렌트맨이라고 단정할 수 없지만 운전자를 회사가 알선할 수 있고, 임차인이 요구할 경우는 해야하는 의무조항으로 두고 있다.

① 회사는 운전자를 고용할 수 없다. 다만, 임차인의 요청으로 운전자를 알선할 경우에는 임차인의 렌트카 사용에 불편이 없도록 성실한 운전자를 알선하여야 한다. 이때 알선수수료는 받지 아니한다.

③ 제1항에 의하여 알선한 운전자의 신원은 회사가 보증하여야 한다.

설치하고자 할 때에는 사업계획변경등록을 받은 후 영업소소재지를 관할 하는 도지사에게 신고하여야 한다(89.3.29개정)

그러나 이러한 규정에도 불구하고 제주도에 대해서는 특별규정으로 타지역의 업체가 지사를 제주도에 두지못하도록 한시적으로 규정해 놓고 있다.

1993년 10월 30일 개정된 자동차운수사업법 별표의 내용에 따르면 자동차대여사업등록기준(제45조관련)으로 다음과 같은 규정을 하고 있다.

“바. 주사무소 및 영업소설치”라는 조항에 다음과 같은 두가지 기준을 제시하고 있다.

(1) 주사무소: 특별시·광역시 또는 시에 둘 것

(2) 영업소 : 주사무소의 설치가 가능한 지역, 항공법에 의한 정기항공노선이 개설된 공항(공항인근지역을 포함한다), 관광진흥법에 의한 관광지·관광단지 및 관광특수, 공업배치 및 공장설립에 관한 법률에 의한 공업단지가 소재한 군지역에 2개소 이상을 둘 것. 다만, 500대이상의 대여사업용자동차를 보유하는 자동차대여사업자의 경우에는 10개 시·도이상의 지역에 영업소를 두어야 하고, 주사무소 및 각 영업소간에 온라인 전산망을 갖출 것이라는 내용이다.

그러나 비교항에는 “위표 중 바목의 주사무소 및 영업소 설치기준에 불구하고 제주도외의 지역에 주사무소를 둔 자동차 대여사업자가 제주도에 영업소를 설치할 경우에는 제주도지사와 사전협의를 하여야 하며, 제주도안에 주사무소를 둔 자동차대여사업자는 제주도안에 한하여 제주도지사가 따로 정하는 영업소 설치가능지역에 1개소이상의 영업소를 설치하여야 한다”라고 규정함으로써 제주도지역의 경우 제주도외의 지역에 주사무소를 둔 업체들의 지사를 제주도에 설립코자 할 경우 제주도지사의 협의를 거치도록 하여 제주도지사가 그동안 통제가 가능했었다. 그러나 이 규정도 부칙 제2조 (자동차대여사업의 일부등록기준의 적용시한) 별표4 비교란의 “다목의 개정규정은 1996년 12월 31일까지 그 효력이 있다”라고 규정하고 있어서 사실상 1997년

인 현재에는 외부업체들이 제주지역에 지사를 설립할 수 있도록 되었다.

관광객들은 가장 많은 지원을 해야 할 수단으로 렌터카를 두고 있지만, 운영의 문제와 제도의 문제등으로 렌터카 업체와 운전자들은 불만을 지니고 있고, 그 불만이 다시 관광객들에게 불편으로 전이되는 문제를 야기하고 있다고 생각된다.

〈표 4-46〉 관광형태와 지원해야 할 교통수단간의 교차분석

(단위 : 명, %)

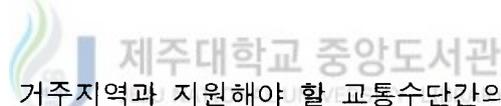
문항	앞으로 어떤 교통수단에 주로 관심을 가지고 지원해야 할 것 같습니까?					합계
	① 렌트카	② 택시	③ 시내버스	④ 시외버스(공항셔틀버스 포함)	⑤ 관광버스	
항목	①	②	③	④	⑤	합계
일반단체	37 (35.6)	1 (1.0)	11 (10.6)	17 (16.3)	38 (36.5)	104 (100.0)
수학여행	20 (45.5)	1 (2.3)	3 (6.8)	11 (25.0)	9 (20.5)	44 (100.0)
신혼부부	14 (56.0)	6 (24.0)	1 (4.0)	2 (8.0)	2 (8.0)	25 (100.0)
가족관광	88 (47.3)	20 (10.8)	17 (9.1)	37 (19.9)	24 (12.9)	186 (100.0)
기타	39 (43.8)	6 (6.7)	12 (13.5)	22 (24.7)	10 (11.2)	89 (100.0)
Chi-Square = 54.24306                      D.F. = 16                      P = 0.0000						

그리고 '관광형태'별로 지원해야 할 교통수단에 대해 다른 의견을 가지고 있는 것으로 조사되었다(P = 0.0000). '신혼부부'가 렌터카를 가장 강조하고 있는 것으로 나타났다(56.0%). 신혼부부들도 과거처럼 여행사를 이용하여 이용하는 비율이 줄어드는 것은 물론 지금 그렇게 여행을 하고 있더라도 다음에 방문할 때는 렌터카를 이용해서 여행할 것이라는 잠재적 의식을 가지고 있다고 생각된다. 그리고 그 다음으로 '가족관광'객이 렌터카를 중점적으로 지원해야 한다고 주장하고 있다(47.3%). 앞으로 그래도 관광수입증대에 기여

를 많이 하는 신혼부부와 가족관광을 유지하려면 렌터카에 대한 지원이 많고 보다 편하게 이용할 수 있도록 해야 할 것이라 생각된다.

‘일반단체’들은 주로 관광버스를 이용해서인지 관광버스에 더욱 많은 지원을 해줄 것을 강조하고 있다(36.5%).

<표 4-47>는 ‘거주지역’에 따라 지원해야 할 교통수단이 다르게 나타날 수 있음을 나타내고 있다(P = 0.0223). ‘대도시’에 살던 사람들은 렌터카를 특히 지원해야 한다고 강조하고 있다(47.1%). 그리고 그 다음으로 공항셔틀버스를 지원하고 개선해야 할 것으로 지적하고 있다(22.2%). 이들이 가장 관심없는 교통수단이 택시로 지적되고 있다. 즉 고급화하거나 객관화된 가격을 지불해서 이용할 수 있는 수단들에 대해서 지원해줄 것을 바라고 있는 것이다. 택시에 대해서 관심이 적은 이유와 택시로 관광지를 가기가 가장 편안하다고 제시했던 앞의 지적과 비교하면 이색적인 대답이라 할 수 있다. 가장 편안한 교통수단에 대해서 지원해줄 것을 바랄텐데 그렇지 않은 점은 택시요금이 객관적이지 못하고 편하긴 하지만 신뢰감을 갖지 못하는 것 때문이라 생각된다.



<표 4-47> 거주지역과 지원해야 할 교통수단간의 교차분석

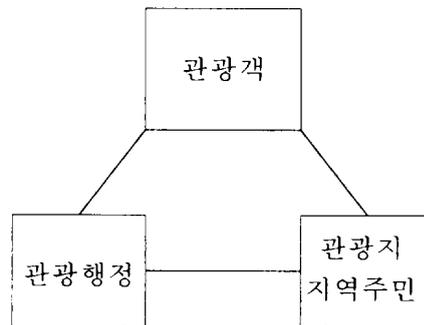
(단위 : 명, %)

문항	앞으로 어떤 교통수단에 주로 관심을 가지고 지원해야 할 것 같습니까?					합계
	① 렌트카	② 택시	③ 시내버스	④ 시외버스(공항셔틀버스 포함)	⑤ 관광버스	
항목	①	②	③	④	⑤	합계
대도시	140 (47.1)	16 (5.4)	28 (9.4)	66 (22.2)	47 (15.8)	297 (100.0)
중·도시	52 (38.0)	16 (11.7)	13 (9.5)	23 (16.8)	33 (24.1)	137 (100.0)
농어촌	5 (38.5)	2 (15.4)	3 (23.1)	0	3 (23.1)	13 (100.0)
Chi-Square = 17.8657		D.F. = 8		P = 0.0223		

## 제5장 제주도 관광교통의 방향

### 제1절 제주도 관광교통정책의 틀

제주도의 관광교통과 관련된 주체를 살펴보면 다음 그림에서와 같이 크게 관광객, 관광행정, 지역주민으로 나눌 수 있다.



〈그림 5-1〉 관광교통의 주체  
제주대학교 중앙도서관  
JEJU NATIONAL UNIVERSITY LIBRARY

관광객, 관광행정, 지역주민, 중 어느 주체에 대한 문제를 중시하느냐에 따라 관광교통정책은 다르게 나타날 수 있다. 본 연구는 관광객의 인식에 근거를 둔 관광교통정책의 방향을 제시하는 것에 범위를 한정하고 있기 때문에 우선은 관광객의 입장을 고려한 방향을 설정하는 접근방법을 취했다.

그 다음으로는 관광행정측면과 지역주민측면을 고려한 관광교통정책이 제기될 수 있다. 이 두 분야에 대해서는 본 논문의 틀에 들어 있지는 않지만 관광교통의 문제를 해결하기 위해서는 중요한 면이 있다고 생각되어 첨가하였다. 관광행정과 지역주민의 입장에서의 관광교통정책은 미시적인 접근방법을 사용하여 현재의 관광교통의 문제를 해결하기 위한 방향을 제시하는 것으로 구성하였다.

## 제2절 제주도 관광교통문제를 개선하기 위한 거시적 방향

거시적인 관광교통정책의 방향은 실증분석의 결과를 중심으로 관광교통의 속성의 평가와 앞으로 중점적으로 추구해야 할 중요한 속성의 우선순위에 따라 제시하였다.

<표 5-1>는 앞에서 제시했던 속성의 평가와 중요도의 우선순위를 같이 나타내고 있다.

<표 5-1> 관광교통속성에 대한 평가와 중요도 순위

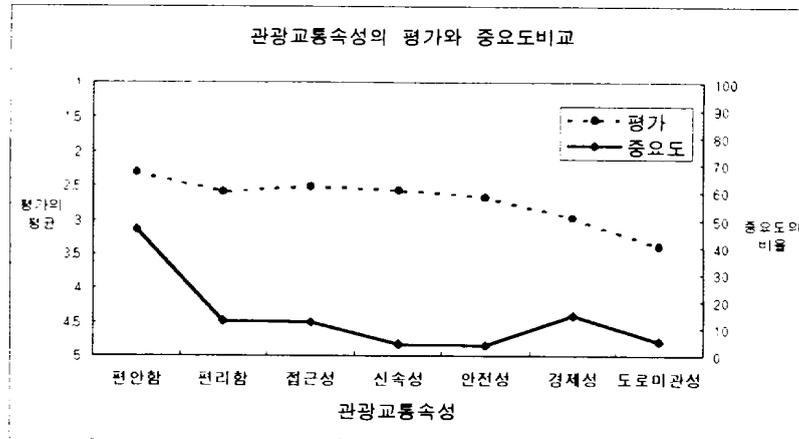
관광교통의 속성	평 가	추구해야할 우선순위
편 안 함	① 2.31점	① 46.4%
편 리 함	④ 2.59점	③ 12.7%
접 근 성	② 2.51점	④ 12.5%
신 속 성	③ 2.58점	⑦ 4.2%
안 전 성	⑤ 2.67점	⑥ 4.0%
경 제 성	⑥ 2.98점	② 14.7%
도로미관성	⑦ 3.39점	⑤ 5.4%

주 : 중요도는 비율이 높을수록 관광객들이 보다 더 중요하게 인식하는 것을 의미하며, 평가는 평균점수가 낮을수록 현재의 상태가 양호하다는 것을 의미한다.

<그림 5-2>를 통해서 살펴본다면 제주도 관광교통속성평가와 중요도 인식의 경향성은 비슷하게 나타나는 것으로 파악된다. 즉 평가와 중요도에서 '편안함'이 가장 좋은 평가와 가장 우선시해야 할 순위를 받고 있고, 점점 내려가다가 '도로미관성'에서 가장 낮은 점수를 받고 있는 것으로 나타나고 있다.

관광교통 각각의 속성을 평가한 내용과 앞으로 추구해야 할 방향에 대해서 살펴보면 '편안함'이 가장 좋은 점수를 받아서 1위로 평가받고 있고, 우선시해야 할 속성으로서도 1위로 평가받고 있다. 지금도 관광교통수단이 편안하고 쾌적하며, 이동시도 역시 편안하고 쾌적했다는 평가이다. 그리고 앞으로도 관광교통수단이나 관련된 시설들은 편안함을 제공할 수 있어야 하고 깨끗해

야 한다는 지적을 하고 있다.



주 : 중요도는 비율이 높을수록 관광객들이 보다 더 중요하게 인식하는 것을 의미하며, 평가는 평균점수가 낮을수록 현재의 상태가 양호하다는 것을 의미한다.

〈그림 5-2〉 관광교통속성의 평가와 중요도 비교

가장 나쁜 평가를 받고 있는 것은 도로개설이 주는 환경파괴와 생태계파괴 현상이지만, 이 ‘도로미관성’은 중요도 인식에서 그렇게 중요하지 않은 것으로 인식하고 있다. 즉 가장 나쁜 평가를 받으면서도 우선시해야 할 속성중에서도 가장 낮은 비율을 받고 있다. 이러한 문제는 지역의 문제이기 때문에 일시적으로 체류하는 관광객들 입장에서는 적극적으로 개선해야 할 과제로 여기지는 않고 있다는 것임을 짐작할 수 있다.

경제적인 부분에 대해서는 도로미관성과 더불어 나쁜 평가를 하고 있다. “요금이 비싸다.” “바가지요금인 듯하다”는 인상을 갖고 있는 것으로 관광객의 인식조사에서 나타나고 있다. 그리고 우선시해야 할 정책으로서도 2위를 차지하고 있지만 1위를 차지한 ‘편안함’에 비하여 주장하는 강도가 30%나 차이가 있을 정도로 순위의 의미는 있으나 그 비율의 의미는 크지 못하다. 따라서 경제적인 부분이 문제라고는 생각하지만 편안함에 비할 수는 없고, 어

는 정도 부담이 되더라도 편안한 관광이 보장된다면 받아들일 수 있다는 인식을 갖고 있는 것으로 생각된다.

특히 도시교통에서 중요시하는 '신속성'에 대해서는 평가를 낮게 하고 있지만 그렇다고 해서 이 문제를 크게 부각시켜 중점적으로 해결해야 할 과제라고는 인식하고 있지 않다. 제주도라는 지역의 편협성과 도로확충이 잘 되어 있다는 점, 도심지의 침투시간을 제외하면 소통이 원활하다는 점, 교통수단의 발달로 제주지역도 여타지역과 같이 신속성을 충분히 확보할 수 있다는 점 등이 신속성에 대한 인식을 낮게 한 것이라 생각된다.

따라서 앞으로의 관광교통정책은 우선적으로 관광객에게 '편안함'을 제공할 수 있는 방향으로 나아가 할 것임을 알 수 있다. 그 다음으로 중점을 두어야 할 사항은 '경제성'과 '편리성', '접근성'이다. 여기에서 '편리성'이란 안내표지나 정시성 즉, 시간을 잘 지키는 것, 주유소의 위치, 예약의 편리성 등을 말하는 것이다. 그리고 이러한 두 번째 묶음 다음으로는 '도로미관성'과 '안전성', '신속성'을 중요시해야 할 것으로 나타나고 있다.

지금까지의 연구결과 추구해야 할 속성들의 우선순위가 각각 어느 정도의 간격을 두고 순차적으로 나타날 것이라는 예견과는 달리 '편안함'을 1위로 하여 그 다음으로는 2위 그룹으로 '경제성', '편리성', '접근성', 3위 그룹으로 '도로미관성', '안전성', '신속성' 등 그룹의 형태로 나타나고 있음을 알 수 있다.

### 제3절 제주도 관광교통문제를 개선하기 위한 미시적 방안

본 연구의 실증분석을 위한 틀로 관광교통의 속성을 파악하였다. 그 속성을 중심으로 중요도에 대한 인식을 분석하였고, 분석의 과정에서 특히 관광객들이 강조하는 점이 '대중교통수단들의 깨끗해야 하겠다'는 점(편안함), '안내표지와 정보체계가 확충되어야 하겠다'는 점(편리성), '야간관광지로의 접근의 용이성'(접근성), '노변이 충분하여 운전할 때 편리할 수 있도록 해야 겠

다'는 점(안전성), '택시요금의 문제를 개선해야 겠다'는 점(경제성), '도로개설 시 경관훼손에 영향을 최소화해야 겠다'는 점(도로미관성)이라 생각되었다. 그리고 앞으로 관심을 가지고 지원해야 할 교통수단으로써는 렌터카라고 지적하고 있다. 관광객들이 문제라고 인식하고 있는 점과 앞으로 중점적으로 지향해야 할 요소라고 지적한 내용을 중심으로 다음과 같은 미시적 방안을 제시하였다.

## 1. 관광교통계획의 수립과 안전성 확보

제주도의 경우 시·군단위별로 교통정비계획을 시행하고 있지만 관광교통을 위한 계획이나 지구교통계획과 같이 안전성 등에 중점을 두는 계획은 부재한 실정이다.

그러나 서울과 광역시의 각 구청단위에서는 자치구 교통개선사업 5개년 계획을 수립하여 시행함으로써 안전성과 접근성의 문제를 개선하고 있다.<sup>61)</sup> 이러한 구청별 지구교통계획의 개념을 도입하는 것은 기존의 교통계획으로는 자치구의 문제를 해결할 수 없다는 한계에서 출발하게 되었다. 즉, 크게보면 제도적으로 지방자치시대가 도래해서 계획체계가 자치구별로 이루어져야 하는 문제를 기존의 계획에는 반영할 수 없었다.

그리고 기존의 교통계획의 속성(이동성위주)이 지역주민들이나 관광객이 바라는 속성(안전성, 쾌적성 위주)을 반영하지 못하고 있다.

이와 같은 문제의식에서 서울과 대도시의 경우 자치구 교통개선사업이 시행되고 있으나 제주도의 경우는 읍·면·동단위의 지구교통계획은 물론 관광지주변의 교통계획이 없다. 교통상황은 계속 변한다. 도시에서는 물론 관광지주변지역에서도 교통량, 운전행태에 따라 바뀐다. 이러한 실정을 제주도에서

61) 자치구 교통개선사업 5개년 계획과 지구교통계획을 분리하여 살펴보는 경향도 있지만 본 논문에서는 지구교통계획은 계획체계로 하고 자치구 교통개선사업 5개년 계획은 계획의 내용으로 규정하고자 한다.

는 고려하지 못하고 있는 실정이다.

따라서 계획의 주체로서 제주도지방자치단체가 적절하다고 생각되며, 제주도전지역에 대한 관광교통계획을 수립하여, 관광교통망으로서의 코스문제는 물론 안전성확보의 문제, 편안함을 보장할 수 있는 교통수단의 개발과 시설물의 설치 등에 대한 문제를 개선해 나가야 할 것이다.

## 2. 도와 시·군단위의 교통계획의 협조

지방자치시대가 도래하면서 부서간의 갈등은 물론 자치단체간의 갈등이 늘어가고 있다. 교통분야에서도 그 현상은 마찬가지이다. 건설교통부와 지방정부간에도 재정지원과 교통정책과 관련하여 갈등을 빚는다. 그리고 제주도의 경우도 해외증권발행을 통한 도로건설사업에 대해 광역자치단체인 기초자치단체인 시·군간에 의견대립이 있었다. 이러한 문제를 개선하고 일관성있는 관광교통정책을 펴기위한 자치단체간의 협조체계가 구축되어야 한다.

미국경우는 이와 같은 문제를 풀기 위하여 1962년 「미국 연방도로보조법」(Federal-aid Highway Act)이 제정되었다. 이 연방도로보조법에 따르면 미국내 인구 5만 이상의 도시에서 수립된 교통계획이 3C Process에 기초하지 않을 경우 연방정부의 재정보조를 배제하는 정책을 폈다. 여기에서 3C란 '연속성'(Continuous), '상호협력'(Cooperative), '종합성'(Comprehensive)을 의미한다. 즉 도시간의 연속성있는 계획, 그리고 사업에 있어서의 상호협력과 종합성을 추구하고자 하는 정부의 의지가 들어있는 것이다.<sup>62)</sup>

제주도의 경우도 자치단체간의 협조기준을 설정하고 자치단체간의 협조체계가 구축되어야 할 것이다.

---

62) 오재학, "교통정책의 종합조정 : 필요성과 방안," 「정책토론회 자료」, 교통개발연구원, 1994. 5. 27, p.31.

### 3. 렌터카회사의 문제개선에 지방정부의 적극 지원과 역할

관광객들이 중요한 교통수단이며, 앞으로 계속 지원을 해야 할 것으로 지적하고 있는 수단이 렌터카이다. 그러나 지방정부의 렌트맨에 대한 규제와 외지업체의 지사설립으로 인해 제주지역의 렌터카 업체들은 어려움을 겪고 있다. 특히 외지업체의 지사설립으로 인해서는 1) 대자본의 경우는 장기경쟁의 경우 우위를 차지할 수밖에 없으므로 제주도의 대여자동차업체들은 경쟁력을 상실할 수밖에 없다. 2) 비행기회사의 경우 비행기운영과 더불어 동시에 렌터카업체를 운영함으로써 양쪽 부문 모두 활성화시킬 수 있는 범위의 경계를 지니고 있기 때문에 그렇지 못한 제주도의 업체들은 큰 타격을 입을 것이다. 3) 제주지역의 시설물, 예를 들면 도로·주차장 등을 이용하지만 세금과 수입은 도외로 움직인다는 문제가 있다.

따라서 지방정부에서는 이러한 문제를 단지 관광부조리의 차원에서 렌터카 업체를 대상으로 규제를 강화할 것이 아니라 렌터카업체들의 문제를 해결해 주면서 제주도의 관광활성화를 기할 수 있는 접근을 모색해야 할 것이다.

렌트맨의 문제를 해결하기 위해서 일정한 자격을 갖추면 기존의 렌트맨제도를 그대로 운영할 수 있게 하는 방법도 고려할 수 있다.

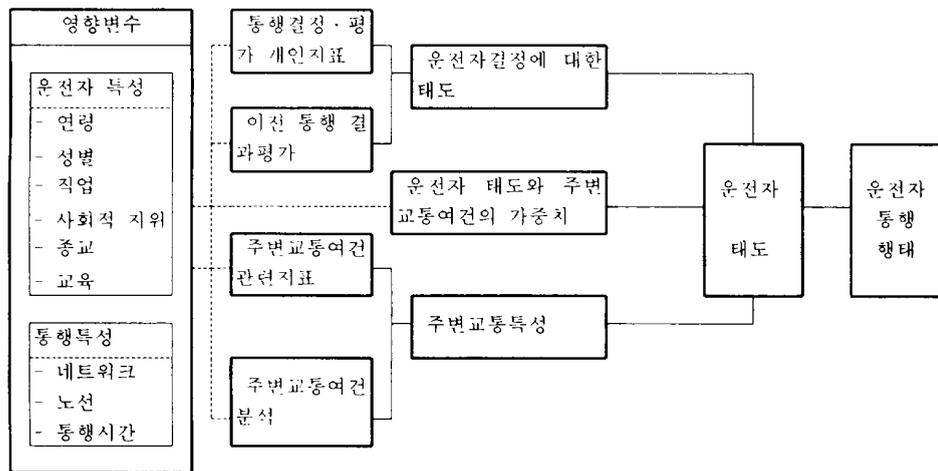
### 4. 안내 혹은 정보체계의 확충

제주도의 도로시설에 대한 안내와 정보체계가 미흡하여 관광객이 운전행태에 불편함을 야기하고 있다.

Kek Ajzen과 Martin Fishbein는 운전자 통행행태에 직접·간접으로 영향을 미치는 요소를 제시하고 있다.<sup>63)</sup> <그림 5-3>에 따르면 운전자의 통행행

63) Kek Ajzen and Martin Fishbein, *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*, (Prentice-Hall Inc, 1980) ; 황준환, “교통정보가 운전자 행태에 미치는 영향분석,” 석사학위논문, 서울시립대학교 대학원, 1994, p.9에서 재인용.

태에 영향을 주는 영향변수로는 운전자의 사회경제적인 특성, 네트워크의 특성, 교통정보의 제공상태 등이 있다. 즉 운전자 개인의 조건과 도로의 구조적 조건, 변화하는 상태를 알게 되는 정보 등이 중요하다고 할 수 있다.



〈그림 5-3〉 운전자 통행행태에 영향을 미치는 제요소

자료 : Kek Ajzen and Martin Fishbein, *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*, (Prentice-Hall Inc, 1980) ; 황준환, “교통정보가 운전자 행태에 미치는 영향분석,” 석사학위논문, 서울시립대학교 대학원, 1994, p.9에서 재인용.

제주도의 경우 관광객의 운전행태에 영향을 미치는 변수를 이 <그림 5-3>에 비교하여 살펴보면, 관광객의 특성상 제주도에서 기존에 통행하고 통행한 결과 가지는 경험을 참고로 하는 경우는 매우 작기 때문에 관광객들은 홍보용책자와 구두로 정보를 얻는 정도에 그치고 있다. 그리고 주변교통여건을 파악하는 경우도 전자식 교통정보안내시스템이 구비되지 않고 있어서 매우 어렵다. 운행 중 차량을 정지하고 지역주민들에게 묻거나 교차하는 차량에게 물어서 운행한다. 따라서 운전자의 태도는 목적지를 위한 도로를 잘 모르는 문제와 도로여건을 잘 모르는 문제 등으로 인해 매우 불안한 상태에서 운행할 수밖에 없다. 이러한 경우 렌터카를 운전하거나 자가용승용차를 운행하는

관광객들은 사고와 불안에 노출되어 있는 상태라 할 수 있다.

설문중에도 직접 운전했던 사람들은 대부분 설문이 끝난 후 조언적인 불평을 할 때 안내판이 가장 큰 문제라고 하고 있다. 교통의 문제는 종합적으로 연결되어 있기 때문에 '편안함', '안전성' 확보나 '신속성', '경제성' 등을 확보하기 위해서도 안내표지판이나 첨단정보체계를 이용한 안내체계확립은 반드시 필요한 것이라 할 수 있겠다.

## 5. 대중교통수단의 정시성 확보와 쾌적성 유지

앞의 조사에서 알 수 있었듯이 대중교통수단이 쾌적함이 가장 떨어지는 것으로 나타나고 있다. 그렇지만 학생들은 대중교통수단지향적이고 경제성을 추구하는 경향이 있기 때문에 대중교통수단을 관광교통수단으로서 무시할 수는 없다.

앞으로 불황인 경제상황을 극복하고, 국제적인 경쟁력에서 우위를 차지하려면 어느 하나의 관광형태만을 대상으로 할 것이 아니라 여러 계층, 여러 집단을 대상으로 하여야 할 것이다. 그러하려면 대중교통수단을 관광교통수단화할 수 있도록 시간을 정확히 지켜서 정시성을 추구해줘야 할 것이며, 청소상태와 운전사의 친절 등을 통해서 쾌적성을 추구해야 할 것이다.

이러한 과정에서 문제가 되는 것은 '정시성'과 '쾌적성'을 요구함으로써 버스업체의 경영난만 가중시키고 요금만 인상시키는 결과를 가져오면 관광을 위한 노력이 지역주민들을 더욱 어렵게 만드는 경우가 될 수 있다. 이와 같은 문제를 해결하기 위해서는 버스운영을 부분적으로 공영화하여 운행하는 것도 바람직한 방법이라 생각된다.

## 6. 택시요금의 객관화와 현실화

가장 큰 문제는 안내표지가 없는 것과 택시요금의 주관적인 것이다. 택시

가 가장 편안한 수단임을 인식하면서도 앞으로 지원해서 중요한 수단으로서의 위상을 갖도록 하자는 제안에는 부정적인 시각을 가지고 있다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 비공식적인 기준이겠지만 택시요금의 적정수준을 정하고 관광객들에게 홍보하여 불쾌함을 느끼거나 요금 때문에 갈등을 일으키거나 제주도의 이미지를 훼손하는 일을 최소화할 수 있도록 해야 할 것이다.

## 7. 관광지별 통과버스와 시간표에 대한 정보지도 제작

안내와 정보, 이 두 실체는 관광객들에게 편리함을 주는 것에 그치지 않는다. 심리적인 안정감을 주며, 보다 효율적으로 제주도의 관광에 임할 수 있도록 해준다. 따라서 안내와 정보에 적극적인 대응이 있어야 할 것이다. 수요가 공급을 창출하는 것인가에 대해서 관광수요는 그렇지 않다고 생각된다. 즉 공급이 수요를 창출할 수 있을 것이다. 왜냐하면 조사에서도 제시되고 있듯이 관광행위에는 경제성이 가장 중요한 요소는 아니기 때문이다. 따라서 대중교통수단을 이용할 수 있는 편리한 체계를 만들어야 한다. 그러기 위해서는 관광지별로 대중교통이 통과하는 시간을 지도위에 표시하고, 연결성을 나타내주는 정보지도 제작이 반드시 필요할 것이라 생각된다. 대중교통수단을 이용할 수 있는 방법과 관련된 시설물, 소요되는 시간, 쾌적성의 정도, 화물을 운반할 수 있는 방법, 관광지를 보는데 걸리는 시간과 다음 차량을 이용하기 위해 기다려야 할 시간 등을 적어두면 대중교통에 대한 관광객의 수요가 늘어나게 될 것이며, 이는 대중교통회사의 경영효율도 증가시켜주는 효과를 가져올 것이다.

## 8. 운전자를 위한 교통지도 제작

렌터카, 자가운전자들이 계속해서 증가하고 있다. 그렇지만 안내지도나 안

내표지판의 제공은 아주 미약한 상황이다. 안내표지판의 문제는 운전자들에게 불안함을 주고 사고의 원인을 제공하기도 한다. 그리고 또 다른 체증을 불러일으키기도 한다.

운전자를 위한 배려가 많으면 렌터카의 이용도 활성화될 것이며, 교통수단의 불편함 때문에 제주도의 방문을 꺼리던 관광객들이 호감을 가지고 제주도를 찾을 것이다.

서울 등 대도시에는 좌회전을 할 수 있는 곳, 일방통행인 곳, 주차장이 있는 곳, 쇼핑이 가능한 곳, 병원 등의 시설 등이 자세히 표현되고 있는 지도가 만들어져 있고, 팔리고 있기도 하다. 그러나 제주도의 경우는 한 장으로 제주도 전역을 표시하는 지도에 급급한 실정이다. 작은 책자이지만 관광정보를 담은 책자를 제작하여 운전자들에게 편안한 관광을 할 수 있도록 배려해야 할 것이다.



## 제6장 결론

본 연구의 목적은 그 동안 지방정부가 고려하지 못한 관광교통정책을 수립할 때 준거가 될 수 있는 관광교통의 속성을 제시하고, 그 속성에 대해서 관광객들은 어떻게 인식을 하고 있는가를 분석하는 것이다.

관광교통의 속성은 이론연구를 통해서 도출했다. 일반적인 도시교통부문과 관광부문이 추구해야 할 속성들을 살펴보고, 그 속성중 관광교통이 추구해야 할 속성을 제시하였다. 이론연구를 통해 도출된 속성들은 '편안함', '편리성', '접근성', '신속성', '안전성', '경제성', '도로미관성' 등이다.

이러한 속성과 각 속성에 포함되는 요소들을 중심으로 설문지를 만들고 제주도에 내도한 내국인 관광객을 대상으로 조사하였다. 설문구성은 제주도에서 경험한 관광교통에 대해 평가를 하는 문항과 더불어 앞으로 지향해야 할 속성을 제시하는 문항, 관심을 가지고 지원해야 할 교통수단을 묻는 문항으로 구분할 수 있다.

관광교통속성에 대한 평가와 중요도인식의 결과 얻어진 내용은 다음과 같다.

첫째, 설문조사결과 가장 큰 문제로 평가되고 있는 속성들의 순서는 5점 만점 중 '도로미관성'(3.39점), '경제성'(2.98점), '안전성'(2.67점), '편리함'(2.59점), '신속성'(2.58점), '접근성'(2.51점), '편안함'(2.31점)의 순서로 지적되었다. 여기에서 평점이 높은 것은 부정적인 것을 의미한다.

둘째, 중요시해야 할 관광교통속성의 순서는 다음과 같다. 가장 중요하게 생각하고 있는 혹은 앞으로도 중점적으로 추구해야 할 속성의 순서는 '편안함'(46.4%), '경제성'(14.7%), '편리함'(12.7%), '접근성'(12.5%), '도로미관성'(5.4%), '안전성'(4.0%), '신속성'(4.2%)로 나타나고 있다.

셋째, 지향해야 할 속성의 순서는 평가순서와는 다소 다르게 나타나고 있음을 알 수 있다. 속성의 평가에서는 도로의 미관성에 대해 가장 큰 문제라고 지적하고 있다. 따라서 '도로의 미관성'을 가장 먼저 중요시해야 할 것이

라는 추측이 든다. 그러나 조사결과 중요시해야 할 관광교통의 속성은 도로의 미관성의 아니라 '편안함'이란 속성으로 나타나고 있다. 지금 평가할 때 '편안함'을 가장 선호하고 있으나 이 '편안함'이라는 속성은 계속해서 중요시해야 하며 추구해야 할 요소라는 것이다. 가장 큰 문제라고 지적되고 있는 내용은 '도로의 미관성'임에도 불구하고 관심이 부족한 것으로 나타나고 있다. 아마도 이는 관광객들이 도로 개설로 인해 환경이 파괴되는 것은 문제라고 생각하지만, 관광객들에게는 그것이 반드시 개선해야 할 과제로 여겨지는 않고 있다는 것을 짐작하게 한다.

넷째, 관광객들이 강조하는 점은 '대중교통수단들의 깨끗해야 하겠다'는 점(편안함), '안내표지와 정보체계가 확충되어야 하겠다'는 점(편리성), '야간관광지로의 접근의 용이성'(접근성), '노변이 충분하여 운전할 때 편리할 수 있도록 해야겠다'는 점(안전성), '택시요금의 문제를 개선해야겠다'는 점(경제성), '도로개설시 경관훼손에 영향을 최소화 해야겠다'는 점(도로미관성)이라 생각되었다.

다섯째, 조사내용을 집단별로 분석해 본 결과 파악할 수 있었던 점은 다음과 같다.

- 1) '체류기간'이 길었던 관광객들이 관광교통속성의 요소에 대한 긍정적인 평가를 하는 경향으로 나타났다. 이는 겪으면서 실상을 알고 그 실상에 익숙해져 있거나 애초 생각보다는 긍정적인 면이 있었다고 평가하는 것 때문이라 판단된다.
- 2) '주로 이용한 교통수단'별로 집단을 나누어서 평가한 결과 자기가 이용한 교통수단에 대해서는 긍정적인 평가를 내리고 있다. 그리고 안내표지와 정보체계에 대해서는 승용차를 이용했던 사람들이 나쁜 평가를 하고 있다. 렌터카의 예약과 반납의 편리성에 대한 질문에서도 렌터카를 주로 이용했던 관광객들이 긍정적인 평가를 하고 있다. 관광지 가까이에 접근하는 점도 자기가 직접 자가용을 가지고 이용하는 경우가 가장 용이한

것으로 나타나고 있다. 관광지를 찾는 데에는 시내외버스를 이용하는 경우가 가장 어려운 것으로 평가하고 있다. 신속성에 대해서도 자기승용차를 직접 이용하는 경우가 좋은 것으로 평가하고 있다. 안전성에 대해서는 렌터카 봉고승합차를 이용한 집단이 가장 부정적인 평가를 하고 있다. 그리고 긍정적인 평가는 자가용을 이용하는 집단으로부터 나오고 있다. '도로미관성'에 대해서는 자가용을 운전하는 경우가 가장 비판적이었던 반면, 미리 도로에 대한 내용을 들었을 것이라 추정되는 아는 분의 자동차를 이용한 경우가 그래도 긍정적인 평가를 하고 있다.

- 3) 방문경험이 과거에 있었던 관광객의 경우가 보다 긍정적인 평가를 하고 있다. 이 경우도 마찬가지로 상황을 아는 것이 용인할 수 있는 계기가 된 것이 아닌가 생각된다.
- 4) 대도시지역에 거주하는 내도관광객일수록 부정적인 평가를 하고 있다.
- 5) 소득이 높을수록 부정적인 평가를 하고 있다. 아울러 소득뿐만 아니라 학력이 높을수록 그리고 나이가 적을수록, 대도시지역 거주민일수록 부정적인 평가를 하고 있다. 이러한 현상은 배우고 아는 그리고 중산층의 성격상 부정적인 평가를 하는 경향이 있는가 하면, 다른 지역을 보고 알고 있기 때문에 비판할 수 있는 능력이 있어서 부정적인 평가를 하는 것이라 생각된다.
- 6) 소득이 높을수록 부정적인 평가를 하고 있다.
- 7) 직업과 관련되어서는 농업 등 1차산업에 종사하는 사람들이 관대하고 학생과 주부들이 부정적인 평가를 하고 있다.
- 8) 여행형태별로는 가족단위 관광객들이 렌터카의 예약과 대여, 반납 등에 대해 긍정적인 평가를 하고 있다. 관광지를 찾는 것에 대해서는 일반단체나 수학여행객이 용이하다고 평가하고 있다. 이는 전세관광버스를 이용하거나 운전기사가 있는 버스를 이용하는 관광객들이었기 때문으로 생각된다. 렌터카 요금에 대해서는 가족단위 관광객이 긍정적인 평가를 하

고 있다. 이는 가족단위관광객이 자기 규모에 맞는 렌터카를 이용할 수 있으므로 해서 오히려 경제적이라는 평가를 했기 때문으로 생각된다.

9) 연령별로는 연령이 많을수록 긍정적인 평가를 하는 것으로 나타나고 있다.

10) 성별로 보면 남성이 여성보다는 긍정적인 평가를 하는 것으로 나타나고 있다.

11) 학력이 높을수록 부정적인 평가를 하고 있다.

12) 운전할 줄 알고 면허증이 있고, 자동차를 소유하고 있는 사람들이 노변이 불충분함에 대한 부정적인 평가는 높은 것으로 나타나고 있다. 그리고 안전표지와 정보체계 등에 대해서도 부정적인 평가를 하고 있다. 그러나 신속성에 대해서는 오히려 관대한 입장을 보이는 측면도 있다. 이는 자기가 거주하는 지역에서 운전을 해본 것과 비교하되, 제주도가 그래도 나은 면이 있다는 것을 느꼈기 때문에 이러한 경향이 나오는 것이 아닌가라는 생각이 든다.

다섯째, 그리고 앞으로 주로 관심을 가지고 지원해야 할 교통수단으로서는 렌터카라고 지적하고 있다.

이와 같은 내용을 중심으로 앞으로 제주도 관광교통정책이 추구해야 할 미시적 방안으로서는 다음과 같은 여덟가지 과제를 제시해 볼 수 있다.

그 내용들은 ① 관광교통계획의 수립과 안전성 확보, ② 도와 시·군단위의 교통계획의 협조, ③ 렌터카회사의 문제개선에 지방정부의 적극 지원과 역할, ④ 안내 혹은 정보체계의 확충, ⑤ 대중교통수단의 정시성확보와 쾌적성 유지, ⑥ 택시요금의 객관화와 현실화, ⑦ 관광지별 통과버스와 시간표에 대한 정보지도 제작, ⑧ 운전자를 위한 제주도교통지도제작 등이다.

본 연구를 통해서 제주도 관광교통정책의 기본방향 설정에 대한 단초가 제공될 수 있으리라 생각된다. 그렇지만 이러한 연구가 가지는 한계로서는 연구범위를 한정했기 때문에 외국인의 의견을 고려하지 못한다든가, 전문가의

의견을 반영하지 못하는 점, 설문대상자들의 인식하고 있는 내용에 대해 구체적이고 공학적인 접근을 할 수 없었다는 점이 있다.

그리고 조사시기를 성수기와 비성수기를 고려해서 성수기의 표본과 비성수기의 표본을 대상으로 하여야 함에도 불구하고 시간적인 제약으로 인하여 11월 초의 주말·주초를 이용했다는 제약점이 있다.

또 다른 제약점은 각 교통수단별 이용대상자들의 표본수를 충분히 확보해야 함에도 불구하고, 전체표본수에서 이용수단별 표본수를 할당하는 방법을 사용했기 때문에 충분한 표본이 확보되지 않은 부분도 있었다는 점이다.

앞으로의 과제는 본 연구에서 제시한 각 요소들을 하나의 주제로 삼아 심층적으로 조사·분석함으로써 연구결과의 세밀성을 높이는 작업이라고 할 수 있는데, 이를 위해 본 논문이 본격적 연구의 밑거름이 되었으면 하는 바램이다.



## 참고문헌

### 1. 국내문헌

- 국토개발연구원, 「교통시설의 개선과 지역개발의 연관분석」, (서울 : 1984).
- 김대식의 공저, 「경제학원론」, (서울 : 박영사, 1988).
- 김태영, 「현대관광학개론」, (서울 : 백산출판사, 1996).
- 도철웅, 「교통공학원론 上」, (서울 : 청문각, 1993).
- 박정식, 「현대통계학」, (서울 : 다산출판사, 1986)
- 서울시립대학교부설 수도권개발연구소외, 「강남구 교통개선사업 5개년 계획」, 1996.
- 안영섭, 「사회과학방법론총설」, (서울 : 법문사, 1996)
- 원제무, 「도시교통론」, (서울 : 박영사, 1995).
- 이건영, 「지역교통론」, (서울 : 일조각, 1992).
- 이항구, 「관광교통의제학」, (서울 : 남영문화사, 1982).
- 장병권, 「한국관광행정론」, (서울 : 일신사, 1996).
- 제주도관광협회, 「제주관광30년사」, 1995.
- 제주언론 5사 공동캠페인 기획협의회 외, 「제주도민의 관광의식 조사 연구」, 1997. 7.
- 채서일, 「관광사업개론」, (서울 : 백산출판사, 1997).
- 최재성의 공저, 「교통공학」, (서울 : 박영사, 1993).
- 한국이동통신 제주지사, 「제주관광가이드」, (제주 : 탐라인, 1995).
- 오상훈, “제주의 역내관광교통 개선방향,” 「'97 교통안전 지역확대간담회 세미나자료」, 교통안전공단 제주지사, 1997. 9.
- 오재학, “교통정책의 종합조정 : 필요성과 방안,” 「정책토론회 자료」, 교통개발연구원, 1994. 5. 27.

- 이종상, “지구교통계획의 교통수요분석과 평가방법에 관한 연구,” 박사학위논문, 단국대학교 대학원, 1996.
- 장성수, “도제 실시 반세기에서 본 제주도 관광정책,” 「제주도」 통권 100호, 제주도, 1996.
- 장성수, “제주도내 관광객에 대한 설문조사연구 ; 관광불만요인을 중심으로,” 「이데올로기 연구논총」 제3집, 제주대학교 이데올로기 비판교육연구회, 1985.
- 현학순·김경호·장성수·강보식, “제주지역 관광산업의 마아케팅 전략화 방안에 관한 연구,” 「산경논집」 제1집, 제주대학교 관광산업연구소, 1987. 2.
- 황경수, “중문관광단지 개발의 새로운 대안으로의 지향,” 「논문공모입상작품집」, 한국관광공사, 1994.
- 황준환, “교통정보가 운전자 행태에 미치는 영향분석,” 석사학위논문, 서울시립대학교 대학원, 1994.
- 제주도, 「건설교통행정현황」, 1997.
- 제주도자동차대여사업조합, 「업체별 차량현황」, 1997.3.

## 2. 국외문헌

- Ajzen, Kek and Martin Fishbein, *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*, (Prentice-Hall Inc, 1980)
- Burkart, A. and S. Medlik, *Tourism, Past, Present and Furture*, 2nd edn, (London : Heimemann, 1981).
- Button, Kenneth J., *Transport Economics*, (Cambridge : Edward Elgar, 1993)
- Gunn, Clare A., *Tourism Planning*, (New York : Crane Russak, 1979).

- Gunn, Clare A., *Tourism Planning*, (New York : Crane Russak, 1988).
- Holloway, J. C., *The Business of Tourism*, 3rd edn, (London : Pitman, 1989)
- Homburger, Wolfgang S. and James H. Kell and David D. Perkins, *Fundamentals of Traffic Engineering*, (Berkeley : Institute of Transportation Studies University of California, 1992).
- Hudman, L. E., and D. E. Hawkins, *Tourism in Contemporary Society*, (New Jersey : Prentice-Hall, Inc., 1989)
- Kaspar, C., *Die Fremdenverkehrslehre im Grundriss*, (Bern : Verlag Paul Haupt, 1975)
- Manheim, Marvin L., *Fundamentals of Transportation Systems Analysis*, (Cambridge : The MIT Press, 1979).
- McIntosh, Robert W., Charles R. Goeldner, J. R. Brent Ritchie, *Tourism : Principles, Practices, Philosophies*, (New York : John Wiley & Sons, Inc., 1995).
- Page, Stephen, *Transport for Tourism*, (London and New York : Routledge, 1994).
- Perkin, H., *The Age of Railway*, (London : Routledge & Kegan Paul, 1970)
- Rae, J., *The Road and the Car in American Life*, (MIT Press, 1971)
- Stephen Isaac and William B. Michael, *Handbook in Research and Evaluation*, (California : Educational and Industrial Testing Services, 1995)
- Ramsay, Anthony 저, “도시보행자교통망 계획의 체계적 접근,” 최창호 외 역, 「녹색교통론」, (서울 : 시정개발연구원, 1994).
- R. V. Krejcie & D. W. Morgan, "Determining sample size for research activities," *Educational and Psychological Measurement*, 30, (1970)

---

鈴木忠義 編, 「現代観光論」, (東京: 有斐閣, 1974).

小谷通泰, “電算機を 援用した 交通計劃に 關する 方法論的 研究,” 博士學位  
論文, 京都大 大學院, 1983.

日野泰雄, “地區交通環境の 評價手法,” 「地區交通計劃-よりよい 地區の 交通  
環境を 目指して」, (日本 土木學會 關西支部(講習會), 1989).



---

## Abstract

### A Study on the Understanding of the Value of Importance about Tourism Transportation Attributes in Cheju-do

**Kim, Young-Ran**

*Department of Business Administration  
Graduate School of Business Administration  
Cheju National University  
Supervised by Professor Jang, Sung-Soo*

The purpose of this study is to suggest the attributes which local government made no allowances for, but, when it establishes tourism transportation policy, can be the norm, and to analyze how tourists understand them.

The attributes of tourism transportation were obtained by theoretical research. First, what kind of attributes are enough valuable to examine in detail in aspect of tourism transportation as well as in aspect of general city transportation was checked. Among them, those properties to pursue were suggested. Those properties are 'comfort', 'convenience', 'accessibility', 'speed', 'safety', 'economy', and 'sight', etc.

Requiring materials which are asking about these attributes and each item of them were made and the domestic tourists visiting to Cheju-do were asking to answer them. The materials have some questions to evaluate tourism transportation in Cheju-do by their experiences, some questions which should be seeked in future and some questions about vehicles which should be supported with care.

The evaluation of the attributes of tourism transportation and the recognition of the value of importance of them came to the following results.

First, the order of the attributes which are looked upon as things

having problems according to the consequences of the research is 'sight'(3.39, and the highest score is 5), 'economy'(2.59), 'speed'(2.58), 'accessibility'(2.51), 'comfort'(2.31). The higher the score is, the more it has negative meaning.

Secondly, the order of the attributes of tourism transportation which should be emphasized on is as follows. The order of the attributes which should be considered as things of importance or be sought considerably from now on is 'comfort'(46.4%), 'economy'(14.7%), 'convenience'(12.7%), 'accessibility'(12.5%), 'sight'(5.4%), 'safety'(4.0%), 'speed'(4.2%).

Third, so it is revealed that the order of the attributes which should be sought more importantly differs from that of the evaluation. In the evaluation of the attributes, sight was considered as the biggest problem to solve. So we can guess that sight should be paid attention to first. But the results of the research shows that the attribute which should be focused our attention on is comfort, not sight. Although when we look through them now, comfort is regarded as the most important matter, the attribute comfort is the element which has to be considered important on and on and will have to. Even though the problem which is looked upon as the biggest problem is sight, it cannot be given enough concern. Maybe the reason is that even though tourists think that the environmental destruction out of road establishment is a problem they don't think that is a problem which should be revised.

Forth, it is assumed that what the tourists emphasized on is that mass transportation vehicles should be clean(comfort), that direction board and information system should be provided clearly(convenience), that it should be easy to access each tourism sites at night(accessibility), that taxi fare problem should be revised(economy), and that the effect of road establishment on the destruction of view should minimized(sight).

Fifth, the analysis of the research questions by means of the standard of the group revealed the facts a follows.

- 1) The tourists who stayed long tended to evaluate the elements of tourism transportation attributes in the affirmative. It assumes that the reason is because they knew those elements by their experiences and they were accustomed to them or because they evaluated that they

the elements were more affirmative than they had expected before their trip.

- 2) The result of the evaluation classified by the kind of vehicles which the tourists used shows that they evaluated in the affirmative the very kind of vehicles which they used. The tourists who used cars gave direction board and information system negative evaluations. The tourists who mostly used rent-a-car gave affirmative evaluation to the convenience of reservation and return of rent-a-car. Also as to accessing near tourism sites it revealed that in case of using their own cars it is easiest to access. It was evaluated that it is most difficult to access tourism sites in case of using bus service. As to speed, it is the best, it was established, to use their own cars, too. The groups who used rent-a-car or van sharing vehicle gave the most negative evaluation to safety. And the affirmative evaluation came from the group who used their own cars. About sight while the tourists who used their own cars were most critical, the tourists who used acquainted person's cars, possibly hearing about and knowing the situations of roads were affirmative in their evaluation.
- 3) The tourists who had ever visited evaluated more affirmatively. That case also may be regarded as the case that they had knew the situations before the research.
- 4) The more crowded city they live in, the worse the evaluation is.
- 5) The higher their income is, the worse the evaluation is. As well as their income the higher their education is, the younger their age is, the more crowded city they live in, the worse the evaluation is. The reason which this kind of symptom happens for seems that the learned, informed and middle class have tendency to characteristically evaluate things in the negative and that, because they know the situations of other areas, they have faculty to evaluate the attributes of tourism transportation relatively.
- 6) The higher their income is, the worse the evaluation is.
- 7) With relation to jobs, people who are engaged in the first industry like agriculture are generous and students and house wives are critical.
- 8) According to the type of trip, family unit tourists were affirmative

about the matters such as reservation and return of rent-A car. As to finding tourism sites, normal group or school excursion group tourists evaluated that it was easy. It appears that the reason is because they used the rental tourism bus service or the bus which included a driver as part of service. Family unit tourists gave good evaluation to the rental cost of rent-a-car. It seems that the reason is because they can use their family size rent-a-car, which is rather economical.

- 9) According to their ages, the higher their age is, the better the evaluation is.
- 10) According to their sexes, women evaluated more affirmatively than men.
- 11) The higher the standard of their education is, the more negative the evaluation is.
- 12) About sight's insufficiency the negative evaluation of the tourists who know how to drive, have driver's license and possess their own cars is revealed high. And they also gave evaluation to direction board and information system. But they were somewhat generous to speed. It assumes that the reason of the tendency is because they felt driving in Cheju area is rather better than driving in their residing areas.

Sixth, rent-a-car is pointed out as the main transportation vehicle which should be supported in future.

With those contents mentioned above, narrow-sighted-suggestions which Cheju-do tourism transportation policy should pursue are as follow.

First, establishment of tourism transportation plan and guarantee of safety, secondly, cooperation of transportation plan among province, city and county units, third, positive support and role of local government to revise the problems of rent-a-car company, forth, expansion of guide or information system, fifth, guarantee of punctuality of mass transportation means and maintenance of pleasantness, sixth, objectification and realization of taxi fare, seventh, production of information map about the bus service passing by each tourism site and the timing, eighth,

production of Cheju-do transportation map for drivers, etc.

It appears that this study mentioned the basic direction for tourism transportation to follow. But the limits to this study is the fact that the limit to the answerers excluded the thoughts of foreign tourists and the thoughts of the experts. Besides, the fact that the contents which the answerers recognized could not be accessed technologically.

And even though it is necessary to collect the materials of increasing season of visitors and the materials of decreasing season of visitors and to take those materials as the sample at the same time because there is increasing season and decreasing season in turn, allotted time for this research was not enough so that the research was done on the beginning of a week and the end of the week in early November.

Moreover, although it is requisite to obtain the enough number of sample of the users according to the type of vehicles, because it was the way which the number of sample according to the using vehicles was allotted from the whole number of sample, not to get enough sample was another limit.

The left and sought assignment is to take each item mentioned above as main themes, to examine and to analyze it more profoundly. I wish that this study could be the tiny fertilizer for genuine study to set out.

## 부록 1. 설문지

설문번호 \_\_\_\_\_

조사자 \_\_\_\_\_

# 설문지

안녕하십니까?

저는 제주대학교 경영대학원에 재학중인 김영란입니다. 본 설문지는 제주도 관광교통정책 방향설정에 관한 연구논문을 위한 것입니다. 선생님의 응답이 제주도 관광교통을 개선하는데에 큰 도움을 줄 것이며 다시 방문할 때는 보다 편리하고 쾌적한 서비스를 받을 수 있을 것이라 사료됩니다. 그리고 응답해 주신 내용은 통계처리를 통해서 순수 연구목적으로만 사용될 것이기 때문에 비밀은 절대 보장되는 것을 말씀드립니다. 협조를 부탁드립니다.

1997년 11월

제주대학교 경영대학원 석사과정 김 영 란

### ※ 선생님께서 경험하신 내용에 대해서 대답해주십시오.

경험하지 않았거나 자신없는 항목은 제외해도 좋습니다만 최대한 성의껏 해주십시오. 감사합니다.

1. 선생님의 제주도 체류기간은?

- ① 1일(당일)
- ② 1박2일
- ③ 2박3일
- ④ 3박4일
- ⑤ 4박5일 이상

2. 제주도내 관광시 선생님께서 주로 이용한 수단은?

- ① 전세관광버스
- ② 시내외버스
- ③ 렌터카 봉고승합차
- ④ 렌터카 승용차
- ⑤ 자기소유의 승용차
- ⑥ 아는 분의 승용차
- ⑦ 택시
- ⑧ 기타( )

3. 과거 제주도방문경험은?

- ① 있다.
- ② 없다.

※. 다음은 제주도 관광교통의 실태를 파악하기 위한 설문내용입니다.

**항목들에 대해서 어떻게 생각하십니까?**

	매우 좋음		보통		매우 나쁨
4. 시외버스터미널의 깨끗함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
5. 관광버스의 쾌적함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
6. 시내버스의 쾌적함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
7. 시외버스의 쾌적함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
8. 렌터카의 쾌적함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
9. 차량에서 밖의 경치를 잘 볼 수 있다.	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
10. 버스로 관광코스를 가기 편안함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
11. 렌트카로 관광코스를 가기 편안함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
12. 택시로 관광코스를 가기 편안함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
13. 버스운전사서비스의 편안함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
14. 관광버스안내양의 서비스의 편안함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
15. 시내외버스들은 시간을 잘 지킵니까	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
16. 관광버스들은 시간을 잘 지킵니까	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
17. 안내표지와 정보체계는 좋습니까	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
18. 주유소위치의 편리성	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
19. 터미널의 도착과 갈아타기의 편리성	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
20. 잘못된 것을 지적할 경우 고치려는 자세	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
21. 렌터카예약, 대여와 반납의 편리함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
22. 관광지를 찾는데 용이함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
23. 원하는 관광지 가까이 접근의 가능성	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
24. 야간관광지로의 접근의 용이성	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
25. 야간에 호텔로 다시 돌아올때의 용이성	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
26. 호텔 주차의 편리성	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
27. 관광지 주차의 편리성	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
28. 관광지로의 이동시간의 짧음	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
29. 숙소에서 돌아오는 시간의 짧음	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
30. 장애 없이 속도를 내는데 편리함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
31. 안전하게 주변경관을 관람할 수 있는 정도	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
32. 자가운전시 안전성	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤
33. 노변(갓길)이 충분하여 운전할 때 편리함	①	-	②	-	③ - ④ - ⑤

34. 노변(갓길)이 충분하여 운전하다 쉬기 좋음 ① - ② - ③ - ④ - ⑤

35. 시내버스 요금의 저렴함 ① - ② - ③ - ④ - ⑤

36. 시외버스 요금의 저렴함 ① - ② - ③ - ④ - ⑤

37. 렌터카의 요금의 저렴함 ① - ② - ③ - ④ - ⑤

38. 택시요금의 저렴함 ① - ② - ③ - ④ - ⑤

39. 리무진버스(공항-서귀포구간)의 요금의 저렴함 ① - ② - ③ - ④ - ⑤

40. 도로개설이 경관훼손에 주는 영향은 전혀없다 보통 매우 많다  
① - ② - ③ - ④ - ⑤

41. 도로개설이 자연생태계에 영향은 ① - ② - ③ - ④ - ⑤

※ 다음은 기초자료를 위한 설문내용입니다.

42. 선생님이 지금 거주하시는 곳은?

- ① 대도시
- ② 중·소도시
- ③ 농어촌

43. 선생님 가구의 일인당 평균 월소득은?

- ① 100만원미만
- ② 100만원-199만원
- ③ 200만원-299만원
- ④ 300만원-399만원
- ⑤ 400만원 이상

제주대학교 중앙도서관  
JEJU NATIONAL UNIVERSITY LIBRARY

44. 선생님의 직업은?

- ① 학생
- ② 공무원, 사무원
- ③ 농업, 어업, 임업
- ④ 개인사업 및 상업, 자영업
- ⑤ 서비스직
- ⑥ 주부
- ⑦ 생산직(운수, 일반노무자 등)
- ⑧ 기타

45. 선생님의 여행은 다음 어디에 속합니까?

- ① 일반단체
- ② 수학여행
- ③ 신혼부부
- ④ 가족관광
- ⑤ 기타

46. 선생님의 나이는?

- ① 20세 이하
- ② 20세 - 29세
- ③ 30세 - 39세
- ④ 40세 - 49세
- ⑤ 50세 - 59세
- ⑥ 60세 이상

47. 선생님의 성별은?

- ① 남
- ② 여

48. 선생님의 학력은?

- ① 중졸이하
- ② 고졸
- ③ 전문대졸 이상

49. 선생님은 운전하실줄 아십니까?

- ① 할 줄 안다.
- ② 할 줄 모른다.

50. 선생님은 운전면허증을 취득하셨습니까?

- ① 취득했다.
- ② 취득하지 못했다.

51. 선생님은 자동차를 소유하고 있습니까?

- ① 소유하고 있다.
- ② 소유하고 있지 않다.

**※ 다음은 제주도 관광교통의 개선방향을 위한 설문내용입니다.**

52. 제주도 관광교통의 경우는 다음 중 우선적으로 가장 먼저 무엇을 생각해야 할 것 같습니까?

- ① 편안함
- ② 편리함
- ③ 접근성(호텔이나 관광지로의 접근의 용이성)
- ④ 신속성(속도)
- ⑤ 안전성
- ⑥ 경제성(요금의 저렴함)
- ⑦ 도로미관성(도로개설이 환경에 미치는 영향을 최소화 하는 것)

53. 앞으로 어떤 교통수단에 주로 관심을 가지고 지원해야 할 것 같습니까?

- ① 렌터카
- ② 택시
- ③ 시내버스
- ④ 시외버스(공항셔틀버스 포함)
- ⑤ 관광버스

※ 대단히 감사합니다.



## 부록 2. T검정과 ANNOVA분석표

〈부록 표1〉 시외버스터미널의 깨끗함에 대한 차이

문항		시외버스터미널의 깨끗함						통계량	유의도
		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		19.9	12.4	47.8	13.9	6.0	100		
주이용 수	전세관광버스	30.6	12.2	46.9	8.2	2.0	24.4(49)	F-Ratio 2.4911	0.0445
	시내외버스	4.0	24.0	36.0	28.0	8.0	12.4(25)		
	렌트카 봉고승합차	29.8	4.3	59.6	2.1	4.3	23.4(47)		
	렌트카 승용차	15.4	23.1	34.5	19.2	7.7	12.9(26)		
	자기소유의 승용차	11.1	22.2	44.4	11.1	11.1	4.5(9)		
	아는 분의 승용차	27.3	18.2	45.5	9.1	-	5.5(11)		
	택시	4.0	-	60.0	24.0	12.0	12.4(25)		
기타	11.1	11.1	33.3	33.3	11.1	4.5(9)			
가일 평월 소	100만원미만	15.0	-	55.0	15.0	15.0	10.3(20)	F-Ratio 3.0039	0.0196
	100-199만원	12.5	12.5	51.1	18.2	5.7	45.1(88)		
	200-299만원	30.2	12.7	38.1	14.3	4.8	32.3(63)		
	300-399만원	23.5	29.4	41.2	-	5.9	8.7(17)		
	400만원 이상	28.6	14.3	57.1	-	-	3.6(7)		
자동차 소유	소·유	26.4	10.9	44.2	11.6	7.0	64.5(129)	t-Value -1.98	0.049
	비소유	8.5	15.5	53.5	18.3	4.2	35.5(71)		

〈부록 표2〉 관광버스의 쾌적함에 대한 차이

문항		관광버스의 쾌적함						통계량	유의도
		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		28.3	25.1	40.8	3.1	2.7	100		
방문 경험	있다	32.2	23.8	39.9	3.5	0.7	64.1(143)	t-Value -1.99	0.049
	없다	21.3	27.5	42.5	2.5	6.3	35.9(80)		
가일 평월 소	100만원미만	15.0	20.0	55.0	10.0	-	9.3(20)	F-Ratio 3.4984	0.0086
	100-199만원	25.3	31.6	42.1	1.1	-	44.2(95)		
	200-299만원	40.9	18.2	31.8	6.1	3.0	30.7(66)		
	300-399만원	26.1	30.4	39.1	-	4.3	10.7(23)		
	400만원 이상	18.2	-	63.6	-	18.2	5.1(11)		
나이	20세이하	14.3	14.3	57.1	-	14.3	3.1(7)	F-Ratio 7.4303	0.0000
	20세-29세	9.6	31.5	52.1	1.4	5.5	32.7(73)		
	30세-39세	31.4	31.4	31.4	3.9	2.0	22.9(51)		
	40세-49세	41.5	18.5	36.9	3.1	-	29.1(65)		
	50세-59세	42.9	19.0	28.6	9.5	-	9.4(21)		
	60세 이상	50.0	-	50.0	-	-	2.7(6)		
학력	중졸이하							F-Ratio 4.0459	0.0035
	고졸								
	전문대졸이상								
면허 증 부	취득했다							t-Value -2.21	0.028
	취득하지 못했다								

〈부록 표3〉 시내버스의 쾌적함에 대한 차이

문항		시내버스의 쾌적함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		10.3	16.7	51.3	15.4	6.4	100		
성별	남	13.8	19.3	46.8	12.8	7.3	69.9(109)	t-Value -2.28	0.024
	여	2.1	10.6	61.7	21.3	4.3	30.1(47)		

〈부록 표4〉 시외버스의 쾌적함에 대한 차이

문항		시외버스의 쾌적함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		15.4	21.0	45.7	14.2	3.7	100		
자동차 소유	소유	21.9	22.9	36.2	15.2	3.8	64.8(105)	t-Value -2.60	0.010
	비소유	3.5	17.5	63.2	12.3	3.5	35.2(57)		

〈부록 표5〉 렌터카의 쾌적함에 대한 차이

문항		렌터카의 쾌적함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		34.8	26.1	30.7	4.5	3.8	100		
방문 경험	있다							t-Value -2.25	0.026
	없다								
자동차 소유	소유	40.3	26.7	27.7	2.1	3.1	72.6(191)	t-Value -3.84	0.000
	비소유	19.4	25.0	38.9	11.1	5.6	27.4(72)		

〈부록 표6〉 버스로 관광코스를 가기 편안한 정도에 대한 차이

문항		버스로 관광코스를 가기 편안함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		27.9	23.9	29.3	11.7	7.2	100		
주요 이용 단	전세관광버스	36.5	20.0	32.9	7.1	3.5	38.3(85)	F-Ratio 2.7055	0.0313
	시내외버스	16.7	33.3	22.2	16.7	11.1	8.1(18)		
	렌트카 봉고승합차	32.1	26.4	28.3	9.4	3.8	23.9(53)		
	렌트카 승용차	12.0	32.0	20.0	24.0	12.0	11.3(25)		
	자기소유의 승용차	33.3	16.7	33.3	-	16.7	2.7(6)		
	아는 분의 승용차	22.2	22.2	33.3	22.2	-	4.1(9)		
	택시	10.5	10.5	36.8	21.1	21.1	8.6(19)		
기타	28.6	42.9	14.3	-	14.3	3.2(7)			

〈부록 표7〉 택시로 관광코스를 가기 편안한 정도에 대한 차이

문항		택시로 관광코스를 가기 편안함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		35.1	30.4	25.1	7.0	2.3	100		
가 일 평 월 소 득	100만원미만	40.0	50.0	10.0	-	-	6.0(10)	F-Ratio 3.2528	0.0135
	100-199만원	42.9	33.8	15.6	7.8	-	46.1(77)		
	200-299만원	28.3	24.5	37.7	3.8	5.7	31.7(53)		
	300-399만원	30.0	30.0	30.0	5.0	5.0	12.0(20)		
	400만원 이상	14.3	14.3	42.9	28.6	-	4.2(7)		
운 전 여 부	할 줄 안다	39.5	30.2	24.0	3.1	3.1	75.4(129)	t-Value -2.46	0.017
	할 줄 모른다	21.4	31.0	28.6	19.0	-	24.6(42)		
면 허 증 부	취득했다	39.4	31.1	22.7	3.8	3.0	77.2(132)	t-Value -2.61	0.011
	취득하지 못했다	20.5	28.2	33.3	17.9	-	22.8(39)		

〈부록 표8〉 버스운전사 서비스의 편안한 정도에 대한 차이

문항		버스운전사서비스의 편안함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		29.0	29.5	33.3	3.4	4.8	100		
주 이 수	전세관광버스	37.2	26.7	31.4	3.5	1.2	41.5(86)	F-Ratio 3.2118	0.0139
	시내외버스	20.0	35.0	30.0	5.0	10.0	9.7(20)		
	렌트카 봉고승합차	26.2	28.6	40.5	4.8	-	20.3(42)		
	렌트카 승용차	26.3	21.1	36.8	5.3	10.5	9.2(19)		
	자기소유의 승용차	40.0	-	40.0	-	20.0	2.4(5)		
	아는 분의 승용차	14.3	28.6	57.1	-	-	3.4(7)		
	택 시	22.7	40.9	22.7	-	13.6	10.6(22)		
	기 타	-	66.7	16.7	-	16.7	2.9(6)		

〈부록 표9〉 관광버스안내원 서비스의 편안한 정도에 대한 차이

문항		관광버스안내원서비스의 편안함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		33.3	17.7	39.0	6.4	3.5	100		
주 이 수	전세관광버스	44.9	17.4	23.2	10.1	4.3	48.9(69)	F-Ratio 3.2996	0.0129
	시내외버스	33.3	16.7	50.0	-	-	8.5(12)		
	렌트카 봉고승합차	13.0	13.0	65.2	4.3	4.3	16.3(23)		
	렌트카 승용차	33.3	20.0	33.3	6.7	6.7	10.6(15)		
	자기소유의 승용차	20.0	-	80.0	-	-	3.5(5)		
	아는 분의 승용차	20.0	-	80.0	-	-	3.5(5)		
	택 시	22.2	44.4	33.3	-	-	6.4(9)		
	기 타	-	33.3	66.7	-	-	2.1(3)		
가 일 평 월 소 득	100만원미만	20.0	-	50.0	30.0	-	7.5(10)	F-Ratio 2.5854	0.0400
	100-199만원	31.6	17.5	42.1	7.0	1.8	42.5(57)		
	200-299만원	36.4	18.2	40.9	2.3	2.3	32.8(44)		
	300-399만원	35.3	35.3	29.4	-	-	12.7(17)		
	400만원 이상	16.7	-	33.3	16.7	33.3	4.5(6)		

<부록 표10> 시내외버스들은 시간을 잘 지키는가에 대한 차이

문항		시내외버스들은 시간을 잘 지킵니까						통계량	유의도
교차변인		매우좋음	좋음	보통	나쁨	매우나쁨	계		
계		16.9	25.0	32.4	5.7	8.1	100		
주요 이용 수단	전세관광버스	25.0	25.0	28.1	21.9	-	21.6(32)	F-Ratio 2.7726	0.0295
	시내외버스	31.8	18.2	18.2	31.8	-	14.9(22)		
	렌트카 봉고승합차	12.5	20.8	54.2	-	12.5	16.2(24)		
	렌트카 승용차	17.4	30.4	34.8	8.7	8.7	15.5(23)		
	자기소유의 승용차	-	44.4	33.3	22.2	-	6.1(9)		
	아는 분의 승용차	-	33.3	33.3	-	33.3	6.1(9)		
	택시	10.0	25.0	25.0	25.0	15.0	13.5(20)		
기타	11.1	11.1	33.3	33.3	11.1	6.1(9)			
거주 지역	대도시	13.9	29.7	39.6	13.9	3.0	68.2(101)	F-Ratio 7.8573	0.0000
	중·소도시	24.4	17.1	17.1	26.8	14.6	27.7(41)		
	농어촌	16.7	-	16.7	16.7	50.0	4.1(6)		
면허 증여	취득했다	13.5	24.3	35.1	16.2	10.8	75.0(111)	t-Value 2.14	0.036
	취득하지 못했다	27.0	27.0	24.3	21.6	-	25.0(37)		

<부록 표11> 관광버스들은 시간을 잘 지키는가에 대한 차이

문항		관광버스들은 시간을 잘 지킵니까						통계량	유의도
교차변인		매우좋음	좋음	보통	나쁨	매우나쁨	계		
계		42.3	29.1	23.5	3.1	2.0	100		
체 기 류 간	1일(당일)	-	100.0	-	-	-	0.5(1)	F-Ratio 2.7205	0.0309
	1박2일	51.1	19.1	21.3	8.5	-	24.0(47)		
	2박3일	46.9	30.6	18.4	1.0	3.1	50.0(98)		
	3박4일	25.7	37.1	34.3	2.9	-	17.9(35)		
	4박5일 이상	26.7	26.7	40.0	-	6.7	7.7(15)		
성 별	남	45.9	32.8	17.2	1.6	2.5	62.2(122)	t-Value -2.07	0.041
	여	36.5	23.0	33.8	5.4	1.4	37.8(74)		

<부록 표12>

안내표지와 정보체계는 좋은가에 대한 차이

문항		안내표지와 정보체계는 좋습니까						계	통계량	유의도
		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨				
계		11.7	18.9	40.4	17.8	11.2	100			
주요 이용 수단	전세관광버스	23.1	19.2	38.5	15.4	3.8	22.3(78)	F-Ratio 6.0296	0.0001	
	시내외버스	12.5	20.8	37.5	29.2	-	6.9(24)			
	렌트카 봉고승합차	11.0	14.3	48.4	18.7	7.7	26.1(91)			
	렌트카 승용차	9.3	20.0	33.3	18.7	18.7	21.5(75)			
	자기소유의 승용차	-	18.8	37.5	31.3	12.5	4.6(16)			
	아는 분의 승용차	-	31.6	42.1	10.5	15.8	5.4(19)			
	택시	8.6	20.0	42.9	5.7	22.9	10.0(35)			
기타	-	18.2	36.4	27.3	18.2	3.2(11)				
여행 형태	일반단체	18.5	15.4	49.2	12.3	4.6	18.7(65)	F-Ratio 3.2170	0.0130	
	수학여행	12.8	28.2	38.5	20.5	-	11.2(39)			
	신혼부부	20.0	13.3	46.7	6.7	13.3	4.3(15)			
	가족관광	8.4	16.9	38.3	20.8	15.6	44.3(154)			
기타	9.3	22.7	37.3	17.3	13.3	21.6(75)				
자동차 소유	소유	10.8	16.9	41.6	15.6	15.2	66.4(231)	t-Value 2.40	0.017	
	비소유	13.7	23.1	38.5	21.4	3.4	33.6(117)			

<부록 표13>

주요소위치의 편리성에 대한 차이

문항		주요소위치의 편리성						계	통계량	유의도
		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨				
계		15.3	28.1	40.3	12.8	3.6	100			
주요 이용 수단	전세관광버스	15.6	25.0	53.1	6.3	-	16.3(32)	F-Ratio 2.5473	0.0408	
	시내외버스	10.0	20.0	60.0	10.0	-	5.1(10)			
	렌트카 봉고승합차	13.0	32.6	45.7	6.5	2.2	23.5(46)			
	렌트카 승용차	19.4	25.8	30.6	21.0	3.2	31.6(62)			
	자기소유의 승용차	9.1	36.4	45.5	-	9.1	5.6(11)			
	아는 분의 승용차	-	46.2	30.8	15.4	7.7	6.6(13)			
	택시	31.3	18.8	31.3	12.5	6.3	8.2(16)			
기타	-	16.7	33.3	33.3	16.7	3.1(6)				
거지 지역	대도시	11.8	27.9	41.9	16.2	2.2	69.7(136)	F-Ratio 2.5550	0.0403	
	중·소도시	23.2	28.6	35.7	5.4	7.1	28.7(56)			
	농어촌	33.3	-	66.7	-	-	1.5(3)			
가 일 평 월 소 득	100만원미만	8.3	41.7	50.0	-	-	6.4(12)	F-Ratio 4.1905	0.0029	
	100-199만원	14.1	25.6	43.6	15.4	1.3	41.5(78)			
	200-299만원	18.1	37.5	29.2	13.9	1.4	38.3(72)			
	300-399만원	17.6	5.9	58.8	11.8	5.9	9.0(17)			
400만원 이상	-	-	55.6	11.1	33.3	4.8(9)				

〈부록 표14〉 잘못된 것을 지적할 경우 고치려는 자세

문항		잘못된 것을 지적할 경우 고치려는 자세						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		9.0	14.3	54.0	18.0	4.8	100		
체 기	1일(당일)	-	-	100.0	-	-	1.1(2)	F-Ratio 2.6561	0.0344
	1박2일	2.4	28.6	45.2	23.8	-	22.2(42)		
	2박3일	14.3	8.8	50.5	20.9	5.5	48.1(91)		
	3박4일	9.4	21.9	62.5	3.1	3.1	16.9(32)		
	4박5일 이상	-	-	68.2	18.2	13.6	11.6(22)		
성 별	남	10.8	16.7	52.5	16.7	3.3	63.5(120)	t-Value -2.02	0.045
	여	5.8	10.1	56.5	20.3	7.2	36.5(69)		

〈부록 표15〉 렌터카예약, 대여와 반납의 편리함에 대한 차이

문항		렌터카예약, 대여와 반납의 편리함에 대한 차이						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		33.2	30.2	30.2	4.3	2.2	100		
주 이 수 단	전세관광버스	25.0	33.3	20.8	12.5	8.3	10.3(24)	F-Ratio 2.5219	0.0419
	시내외버스	14.3	42.9	42.9	-	-	3.0(7)		
	렌트카 봉고승합차	27.8	32.2	33.3	5.6	1.1	38.8(90)		
	렌트카 승용차	43.5	28.2	23.5	2.4	2.4	36.6(85)		
	자기소유의 승용차	50.0	16.7	33.3	-	-	2.6(6)		
	아는 분의 승용차	16.7	50.0	33.3	-	-	2.6(6)		
	택시	36.4	18.2	45.5	-	-	4.7(11)		
기타	-	-	100.0	-	-	1.3(3)			
거 지	대도시	36.0	31.1	25.0	6.1	1.8	71.3(164)	F-Ratio 2.4997	0.0435
	중·소도시	26.7	28.3	41.7	-	3.3	261(60)		
	농어촌	33.3	16.7	50.0	-	-	2.6(6)		
여 형	일반단체	16.2	43.2	24.3	10.8	5.4	15.9(37)	F-Ratio 4.0417	0.0035
	수학여행	30.0	35.0	30.0	5.0	-	8.6(20)		
	신혼부부	-	44.4	33.3	22.2	-	3.9(9)		
	가족관광	41.7	25.8	28.3	2.5	1.7	51.7(120)		
기타	32.6	26.1	39.1	-	2.2	19.8(46)			
학 력	중졸이하	50.0	25.0	25.0	-	-	1.7(4)	F-Ratio 3.0618	0.0175
	고졸	43.2	23.0	21.6	8.1	4.1	32.0(74)		
	전문대졸이상	27.5	34.0	34.6	2.6	1.3	66.2(153)		

<부록 표16> 관광지 찾는데 용이함에 대한 차이

문항		관광지 찾는데 용이함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		18.7	32.8	32.6	12.4	3.5	100		
채기 기간	1일(당일)	-	50.0	50.0	-	-	0.5(2)	F-Ratio 2.5388	0.0396
	1박2일	18.5	41.3	25.0	14.1	1.1	23.2(92)		
	2박3일	17.9	34.8	32.1	12.0	3.3	46.5(184)		
	3박4일	18.1	20.5	39.8	14.5	7.2	21.0(83)		
	4박5일 이상	25.7	28.6	37.1	5.7	2.9	8.8(35)		
주이용수 로한단	전세관광버스	26.8	36.1	34.0	2.1	1.0	24.5(97)	F-Ratio 2.7255	0.0291
	시내외버스	16.0	28.0	40.0	16.0	-	6.3(25)		
	렌트카 봉고승합차	16.5	34.0	32.0	13.4	4.1	24.5(97)		
	렌트카 승용차	15.9	30.5	29.3	19.5	4.9	20.7(82)		
	자기소유의 승용차	-	50.0	31.3	12.5	6.3	4.0(16)		
	아는 분의 승용차	5.0	45.0	30.0	20.0	-	5.1(20)		
	택시	27.1	16.7	37.5	14.6	4.2	12.1(48)		
기타	9.1	45.5	18.2	9.1	18.2	2.8(11)			
여형 행태	일반단체	28.0	35.4	32.9	2.4	1.2	20.8(82)	F-Ratio 3.5043	0.0079
	수학여행	18.6	46.5	23.3	11.6	-	10.9(43)		
	신혼부부	21.7	26.1	30.4	17.4	4.3	5.8(23)		
	가족관광	13.5	29.4	34.7	17.6	4.7	43.0(170)		
	기타	18.2	32.5	33.8	10.4	5.2	19.5(77)		
면허 증부	취득했다	18.1	30.6	33.9	12.8	4.6	77.4(304)	t-Value 2.16	0.032
	취득하지 못했다	20.2	40.4	28.1	11.2	-	22.6(89)		

<부록 표17> 원하는 관광지 가까이 접근의 가능성에 대한 차이

문항		원하는 관광지 가까이 접근의 가능성						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		16.6	34.0	39.8	7.2	2.5	100		
주이용수 로한단	전세관광버스	25.3	35.2	35.2	4.4	-	25.1(91)	F-Ratio 3.8422	0.0045
	시내외버스	19.0	38.1	23.8	19.0	-	5.8(21)		
	렌트카 봉고승합차	12.6	33.3	50.6	3.4	-	24.0(87)		
	렌트카 승용차	14.7	36.0	34.7	9.3	5.3	20.7(75)		
	자기소유의 승용차	6.7	60.0	26.7	-	6.7	4.1(15)		
	아는 분의 승용차	10.5	21.1	57.9	10.5	-	5.2(19)		
	택시	18.2	29.5	31.8	13.6	6.8	12.2(44)		
학력	중졸이하	-	42.9	42.9	-	14.3	1.9(7)	F-Ratio 2.7549	0.0279
	고졸	21.0	30.3	41.2	3.4	4.2	33.0(119)		
	전문대졸이상	14.9	35.3	39.1	9.4	1.3	65.1(235)		

〈부록 표18〉 관광지 주차의 편리성에 대한 차이

문항		관광지 주차의 편리성						통계량	유의도
		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		31.8	27.7	30.9	7.6	2.0	100		
성별	남	28.2	27.8	32.4	8.8	2.8	63.2(216)	t-Value 2.30	0.022
	여	38.1	27.0	28.6	5.6	0.8	36.8(126)		
온전여부	할 줄 안다	31.5	25.8	32.6	7.9	2.2	78.1(267)	F-Ratio 4.1079	0.0029
	할 줄 모른다	33.3	33.3	25.3	6.7	1.3	21.9(75)		

〈부록 표19〉 관광지로의 이동시간의 짧음에 대한 차이

문항		관광지로의 이동시간의 짧음						통계량	유의도
		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		14.6	28.2	43.6	10.1	3.5	100		
주이용수 로한단	전세관광버스	17.8	20.8	46.5	12.9	2.0	26.9(101)	F-Ratio 5.1128	0.0005
	시내외버스	12.5	29.2	41.7	16.7	-	6.4(24)		
	렌트카 봉고승합차	17.6	24.2	44.0	12.1	2.2	24.2(91)		
	렌트카 승용차	11.8	30.3	48.7	6.6	2.6	20.2(76)		
	자기소유의 승용차	13.3	46.7	33.3	6.7	-	4.0(15)		
	아는 분의 승용차	16.7	27.8	50.0	5.6	-	4.8(18)		
	택시	7.0	41.9	30.2	4.7	16.3	11.4(43)		
	기타	12.5	37.5	37.5	12.5	-	2.1(8)		
직업	학생	11.9	19.4	50.7	14.9	3.0	17.8(67)	F-Ratio 3.0190	0.0180
	공무원, 사무원	18.9	29.5	43.2	8.4	-	25.3(95)		
	농업, 어업, 임업	7.1	28.6	35.7	28.6	-	3.7(14)		
	개인사업 및 상업, 자영업	14.6	26.8	43.9	11.0	3.7	21.8(82)		
	서비스직	14.6	22.0	48.8	7.3	7.3	10.9(41)		
	주부	16.7	38.9	36.1	5.6	2.8	9.6(36)		
	생산직(운수, 일반노동자 등)	6.3	31.3	37.5	6.3	18.8	4.3(16)		
	기타	12.0	44.0	36.0	4.0	4.0	6.6(25)		

<부록 표20> 장애없이 속도를 내는데 편리함에 대한 차이

문항		장애없이 속도를 내는데 편리함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		21.0	30.2	33.5	11.0	4.3	100		
체 기	1일(당일)	-	100.0	-	-	-	0.9(3)	F-Ratio 2.5162	0.0414
	1박2일	10.1	31.9	39.1	14.5	4.3	21.0(69)		
	2박3일	22.0	29.6	32.7	11.9	3.8	48.5(159)		
	3박4일	24.6	27.5	34.8	7.2	5.8	21.0(69)		
	4박5일 이상	35.7	28.6	25.0	7.1	3.6	8.5(28)		
가 일 평 월 소	100만원미만	13.6	31.8	45.5	9.1	-	6.9(22)	F-Ratio 2.8297	0.0249
	100-199만원	14.6	30.7	37.2	12.4	5.1	42.8(137)		
	200-299만원	25.9	29.5	34.8	5.4	4.5	35.0(112)		
	300-399만원	20.7	41.4	17.2	17.2	3.4	9.1(29)		
	400만원 이상	40.0	25.0	15.0	15.0	5.0	6.3(20)		
여 형 태	일반단체	8.3	25.0	36.7	20.0	10.0	18.3(60)	F-Ratio 3.3617	0.0103
	수학여행	24.4	43.9	14.6	12.2	4.9	12.5(41)		
	신혼부부	16.7	22.2	55.6	-	5.6	5.5(18)		
	가족관광	22.0	30.5	39.0	5.7	2.8	43.0(141)		
	기 타	29.4	27.9	25.0	16.2	1.5	20.7(6)		

<부록 표21> 안전하게 주변경관을 관람할 수 있는 정도에 대한 차이

문항		안전하게 주변경관을 관람할 수 있는 정도						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		31.8	35.6	29.1	2.7	0.8	100		
가 일 평 월 소	100만원미만	25.0	39.3	32.1	3.6	-	7.7(28)	F-Ratio 2.4439	0.0463
	100-199만원	27.8	35.2	34.6	2.5	-	44.6(162)		
	200-299만원	38.4	36.0	22.4	2.4	0.8	34.4(125)		
	300-399만원	36.7	33.3	23.3	3.3	3.3	8.3(30)		
	400만원 이상	27.8	33.3	33.3	-	5.6	5.0(18)		
성 별	남	32.5	37.2	26.9	2.1	1.3	62.6(234)	t-Value -2.42	0.017
	여	30.7	32.9	32.9	3.6	-	37.4(140)		

<부록 표22>

자가운전시 안전성에 대한 차이

문항		자가운전시 안전성						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		22.3	26.0	37.2	11.6	2.9	100		
체 기	1일(당일)	-	-	100.0	-	-	0.8(2)	F-Ratio 2.4202	0.0492
	1박2일	13.6	34.1	34.1	15.9	2.3	18.2(44)		
	2박3일	21.6	21.8	40.3	13.4	3.4	49.2(119)		
	3박4일	25.5	23.6	38.2	9.1	3.6	22.7(55)		
	4박5일 이상	40.9	40.9	18.2	-	-	9.1(22)		
주 이 수	전세관광버스	15.9	34.1	34.1	15.9	-	18.2(44)	F-Ratio 3.0267	0.0184
	시내외버스	18.2	27.3	36.4	18.2	-	4.5(11)		
	렌트카 봉고승합차	14.0	19.3	54.4	10.5	1.8	23.6(57)		
	렌트카 승용차	28.0	26.7	29.3	13.3	2.7	31.0(75)		
	자기소유의 승용차	46.2	23.1	30.8	-	-	5.4(13)		
	아는 분의 승용차	28.6	35.7	28.6	7.1	-	5.8(14)		
	택시	14.3	19.0	42.9	4.8	19.0	8.7(21)		
기타	42.9	28.6	14.3	14.3	-	2.9(7)			
여 형	일반단체	22.9	31.4	31.4	11.4	2.9	14.5(35)	F-Ratio 2.6118	0.0362
	수학여행	3.8	46.2	38.5	11.5	-	10.7(26)		
	신혼부부	-	53.8	30.8	15.4	-	5.4(13)		
	가족관광	26.3	23.7	34.7	10.2	5.1	48.8(118)		
	기타	28.0	10.0	48.0	14.0	-	20.7(50)		
나 이	20세이하	20.0	40.0	40.0	-	-	2.1(5)	F-Ratio 4.3699	0.0020
	20세-29세	11.0	35.6	39.7	12.3	1.4	30.2(73)		
	30세-39세	16.9	29.6	33.8	15.5	4.2	29.3(71)		
	40세-49세	34.7	12.5	41.7	6.9	4.2	29.8(72)		
	50세-59세	35.3	23.5	29.4	11.8	-	7.0(17)		
	60세 이상	50.0	25.0	-	25.0	-	1.7(4)		
학 력	중졸이하	-	66.7	-	33.3	-	1.2(3)	F-Ratio 2.8743	0.0236
	고졸	24.3	31.4	27.1	10.0	7.1	28.9(70)		
	전문대졸이상	21.9	23.1	42.0	11.8	1.2	69.8(169)		

<부록 표23>

노변(갓길)이 충분하여 운전할 때 편리함

문항		노변(갓길)이 충분하여 운전할 때 편리함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		7.5	18.1	35.2	23.5	15.7	100		
거 지	대도시	5.0	18.6	33.2	23.1	20.1	71.3(199)	F-Ratio 3.7276	0.0057
	중·소도시	13.5	14.9	40.5	25.7	5.4	26.5(74)		
	농어촌	16.7	33.3	33.3	16.7	-	2.2(6)		
운 전 부	할 줄 안다	5.3	17.2	35.7	24.2	17.6	80.8(227)	t-Value 2.96	0.004
	할 줄 모른다	16.7	22.2	33.3	20.4	7.4	19.2(54)		
면 허 증 부	취득했다	5.7	17.5	34.9	24.5	17.5	81.5(229)	t-Value 2.72	0.008
	취득하지 못했다	15.4	21.2	36.5	19.2	7.7	18.5(52)		

〈부록 표24〉 노변(갓길)이 충분하여 운전하다 쉬기좋음에 대한 차이

문항		노변(갓길)이 충분하여 운전하다 쉬기좋음						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		8.3	17.0	36.2	27.5	10.9	100		
거 지 주 역	대도시	6.4	18.1	31.9	29.3	14.4	71.5(188)	F-Ratio 4.1256	0.0029
	중·소도시	11.4	12.9	47.1	25.7	2.9	26.6(70)		
	농어촌	40.0	20.0	40.0	-	-	1.9(5)		
운 전 부 여	할 줄 안다	6.0	15.3	36.7	29.3	12.6	81.1(215)	t-Value 3.40	0.001
	할 줄 모른다	18.0	24.0	34.0	20.0	4.0	18.9(50)		
변 화 부 여	취득했다	6.5	15.3	36.6	29.2	12.5	81.5(216)	t-Value 3.15	0.002
	취득하지 못했다	16.3	24.5	34.7	20.4	4.1	18.5(49)		

〈부록 표25〉 시내버스요금의 저렴함에 대한 차이

문항		시내버스요금의 저렴함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		13.9	14.6	52.8	14.6	4.2	100		
거 지 주 역	대도시	13.5	12.5	58.3	14.6	1.0	66.7(96)	F-Ratio 3.8661	0.0052
	중·소도시	14.3	19.0	42.9	16.7	7.1	29.2(42)		
	농어촌	16.7	16.7	33.3	-	33.3	4.2(6)		

〈부록 표26〉 시외버스요금의 저렴함에 대한 차이

문항		시외버스요금의 저렴함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		11.1	15.3	49.3	18.1	6.3	100		
거 지 주 역	대도시	11.8	15.1	55.9	17.2	-	64.6(93)	F-Ratio 6.7650	0.0001
	중·소도시	9.3	18.6	34.9	23.3	14.0	29.9(43)		
	농어촌	12.5	-	50.0	-	37.5	5.6(8)		
학 력	중졸이하	20.0	20.0	40.0	-	20.0	3.5(5)	F-Ratio 2.6670	0.0349
	고졸 전문대졸이상	14.6	14.6	43.8	14.6	12.5	33.3(48)		
전문대졸이상		8.8	15.4	52.7	20.9	2.2	63.2(91)		

<부록 표27>

렌터카요금의 저렴함에 대한 차이

문항		렌터카요금의 저렴함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		7.3	21.1	45.2	18.8	7.7	100		
여행 형태	일반단체	5.0	20.0	37.5	20.0	17.5	15.3(40)	F-Ratio 3.8513	0.0047
	수학여행	-	16.7	45.8	16.7	20.8	9.2(24)		
	신혼부부	7.7	23.1	38.5	23.1	7.7	5.0(13)		
	가족관광	7.5	24.8	44.4	19.5	3.8	51.0(133)		
	기타	11.8	13.7	54.9	15.7	3.9	19.5(51)		
나이	20세이하	20.0	20.0	40.0	-	20.0	1.9(5)	F-Ratio 2.5659	0.0387
	20세-29세	3.8	16.3	53.8	16.3	10.0	30.7(80)		
	30세-39세	7.4	19.8	44.4	21.0	7.4	31.0(81)		
	40세-49세	9.0	19.4	43.3	23.9	4.5	25.7(67)		
	50세-59세	4.5	40.9	36.4	13.6	4.5	8.4(22)		
	60세 이상	33.3	50.0	-	-	16.7	2.3(6)		
학력	중졸이하	-	33.3	66.7	-	-	1.2(3)	F-Ratio 2.7291	0.0298
	고졸	12.2	26.7	41.1	12.2	7.8	34.6(90)		
	전문대졸이상	4.2	18.0	47.3	22.8	7.8	61.2(167)		

<부록 표28> 리무진버스(공항-서귀포구간)의 요금의 저렴함에 대한 차이

문항		리무진버스(공항-서귀포구간)의 요금의 저렴함						통계량	유의도
교차변인		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계		
계		10.5	15.8	46.6	13.5	13.5	100		
방경 문항	있다	12.5	17.3	47.1	10.6	12.5	78.2(104)	t-Value -2.19	0.033
	없다	3.4	10.3	44.8	24.1	17.2	21.8(29)		
여행 형태	일반단체	4.2	16.7	50.0	-	29.2	18.0(24)	F-Ratio 2.8522	0.0264
	수학여행	-	5.9	52.9	23.5	17.6	12.8(17)		
	신혼부부	25.0	-	50.0	25.0	-	3.0(4)		
	가족관광	7.8	19.6	45.1	17.6	9.8	38.3(51)		
	기타	21.6	16.2	43.2	10.8	8.1	27.8(37)		

〈부록 표29〉 도로개설이 경관훼손에 주는 영향에 대한 차이

문항		도로개설이 경관훼손에 주는 영향						통계량	유의도	
		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계			
계		6.1	13.3	39.8	21.0	19.0	100			
체 기	류 간	1일(당일)	-	-	25.0	25.0	50.0	1.2(4)	F-Ratio 3.5666	0.0072
	1박2일	1.2	13.1	28.6	29.8	27.4	24.2(84)			
	2박3일	9.5	13.3	39.2	20.3	17.7	45.5(158)			
	3박4일	5.9	14.7	48.5	16.2	14.7	19.6(68)			
	4박5일 이상	3.0	12.1	54.5	12.1	18.2	9.5(33)			
주 이용 수	로 한 단	전세관광버스	11.5	15.4	41.0	15.4	16.7	22.5(78)	F-Ratio 3.2975	0.0114
		시내외버스	8.7	13.0	39.1	21.7	17.4	6.6(23)		
		렌트카 봉고승합차	7.8	10.0	36.7	27.8	17.8	25.9(90)		
		렌트카 승용차	3.9	14.5	44.7	18.4	18.4	21.9(76)		
		자기소유의 승용차	-	6.7	33.3	46.7	13.3	4.3(15)		
		아는 분의 승용차	-	23.5	47.1	5.9	23.5	4.9(17)		
		택시	-	12.8	30.8	23.1	33.3	11.2(39)		
기타	-	11.1	55.6	-	33.3	2.6(9)				
거 지	주 역	대도시	6.3	11.0	40.1	24.5	18.1	68.7(237)	F-Ratio 2.4041	0.0495
		중·소도시	4.1	17.5	39.2	15.5	23.7	28.1(97)		
		농어촌	18.2	27.3	36.4	-	18.2	3.2(11)		

〈부록 표30〉 도로개설이 자연생태계에 미치는 영향에 대한 차이

문항		도로개설이 자연생태계에 미치는 영향						통계량	유의도	
		매우 좋음	좋음	보통	나쁨	매우 나쁨	계			
계		6.1	12.3	33.0	23.7	24.9	100			
가 일 평 월 소	구 당 관 독	100만원미만	21.1	15.8	21.1	15.8	26.3	5.7(19)	F-Ratio 2.4895	0.0432
		100-199만원	7.0	12.7	35.2	22.5	22.5	42.8(142)		
		200-299만원	4.8	9.6	33.6	22.4	29.6	37.7(125)		
		300-399만원	3.4	17.2	17.2	34.5	27.6	8.7(29)		
		400만원 이상	-	11.8	29.4	47.1	11.8	5.1(17)		