

해외보고서

공공기관 이전은 균형발전의 수단

- 프랑스 공공기관 이전사례의 가장 주요한 시사점 중 하나는 공공기관 지방이전을 지역균형발전을 위한 중요한 수단으로 인식하고 공공기관 지방이전 정책을 지속적으로 추진하였다는 점이다. 프랑스는 파리의 집중문제와 지역불균형 문제 해소를 위해 지방분산 정책을 1950년대 이래 계속 추진하여 왔다. 공공기관의 지방이전은 이러한 지방 분산정책의 한 수단으로서 파리에 몰려 있는 기능을 체계적으로 지방도시에 분산배치하기 위한 것이다. 파리권내에 공공기관 등 고차기능의 집중 현상이 지속되고 있는 현실에서 지방으로의 균형화 노력을 일회적인 시도로 그치는 것이 아니라 꾸준히 지속적으로 추진하였다는 점은 시사하는 바가 매우 크다고 할 수 있다. 지속적인 정책추진을 가능하게 한 것은 상시적 전담추진조직을 구성하는 등 제도적 기반을 구축하여 필요한 예산 및 이전 추진을 체계적으로 지원한 점도 중요하게 작용하였다. 즉 국토균형발전에 대한 관심이 정책의 우선순위로 지속되었고, 이에 대해 국민적 합의가 형성되었음을 의미한다.
- 프랑스 사례의 경험이 제시하는 것과 같이 공공기관이전을 단순히 중앙에 입지하고 있는 기관의 이전과 지역에 새로운 중앙기관의 유치라는 단순한 인식의 극복이 요구된다. 즉 공공기관은 그 활동이 민간부문의 활동을 창출하고 유치하거나 성장시킬 수 있다는 적극적인 인식이 필요하다. 지금까지는 이러한 파급효과가 수도권에 집중됨으로서 국가적으로 지역불균등발전을 지속시킨 측면이 있다. 이전을 통한 효과를 충분히 실현시키려면 공공기관 이전과 관련한 전략적 요소를 잘 고려하여야 하며, 지역발전을 위한 다른 정책과의 연계를 고려하는 등 효과를 극대화할 수 있는 지혜가 모아져야 할 것이다.

일본의 철도를 이용한 관광자원화

임준홍 | 충남발전연구원 책임연구원
권태목 | 오사카대학 박사과정

우리 가슴 속에 철도는 추억과 설렘이 있다. 엄마 손을 잡고 기차 안에서 삶은 계란과 사이다를 먹던 추억과 은하철도999를 보면서 설레는 마음으로 미래를 꿈꾸게 했던 것 역시 기차이다. 이처럼 기차는 우리의 마음 한 구석에 자리 잡고 있다. 일본은 이러한 과거의 향수와 관광자원을 연계하여 열차 운행의 수익성 향상뿐만 아니라 지역관광 발전에 노력을 기울이고 있다. 철도를 이용한 관광자원화에 노력하고 있다.



1. 관광과 교통

관광은 관광객(=관광주체)이 관광지나 관광시설(=관광객체)을 방문하는 행동과 행동을 조장·촉진하는 교통이나 관광정보(=관광매체)에 의해 구성되며, 관광발전을 위해서는 이 3가지 요소에 자금을 주어야 한다.

교통망 정비는 관광에도 많은 영향을 준다. 광역적인 고속교통망 정비를 통해 고속교통 연결점은 숙박거점이 되기도 하고, 과거 숙박 관광객으로 활기가 넘쳤던 지역은 교통시간 단축으로 인해 1일 관광권이 되어 버리기도 한다.

한편, 매력적인 관광지가 교통수요를 발생시켜 열차가 증편되거나 교통시설정비에 의해 새로운 도로가 생기기도 하고, 관광지는 매력적이지만 교통이 불편하여 관광수요를 창출하지 못하는 경우도 있고, 오히려 교통의 불편함이 관광지의 매력으로 작용하기도 한다.

이처럼 관광과 교통은 밀접한 관계를 가지고 있으며, 이러한 다양한 교통수단 중에 특히 철도는 이동의 수단으로만 국한되는 것이 아니라 이동 그 자체가 하나의 관광행위가 될 수 있는 특징을 가지고 있다.

이러한 특징을 이용하여 일본은 철도의 관광자원화를 통해 관광 진흥뿐만 아니라 지역발전의 연계·상승작용에 노력하고 있다.

2. 쿠마모토현의 철도를 이용한 관광자원화

관광은 관광객(=관광주체)이 관광지나 관광시설(=관광객체)을 방문하는 행동과 행동을 조장·촉진하는 교통이나 관광정보(=관광매체)에 의해 구성되며, 관광발전을 위해서는 이 3가지 요소에 자극을 주어야 한다.

1) 미나미아소철도(南阿蘇鐵道)의 개요

미나미아소철도(주)는 1986년부터 국철 타카모리선(高森線)을 제3섹터 형태로 운영하고 있다. 관광열차(トロッコ列車)는 쿠마모토현(熊本縣) 아소시(阿蘇)의 JR호우히본선(JR豊肥本線) 환승역인 타치노역(立野驛)에서부터 타카모리역(高森驛)까지 아소고카구(阿蘇五岳) 남쪽의 동서 17.7km의 자연 속을 달린다.



△ 관광열차(トロッコ列車)

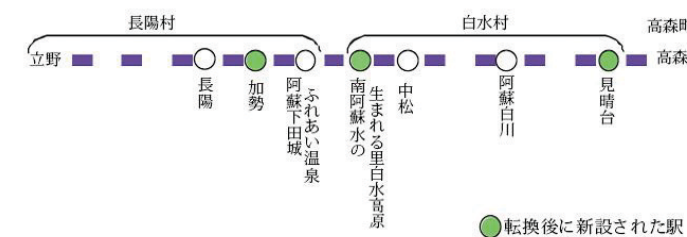
운행초기에는 1일 1회 왕복이었지만 나카마츠역(中松驛) 개량공사에 의해 교차운행이 가능해져 현재는 1일 2편으로 운행하고 있으며, 운임은 670엔이다. 17.7km의 짧은 거리지만, 운행 소요시간이 55분이나 되며, 철길 주변의 산과 강, 계곡의 절경을 여유롭게 구경할 수 있다.



△ 아소시모다시로 후레이이온센역

처음에는 7개의 역이 있었지만 제3섹터 전환 후에 3개의 역이 신설되었으며, 각 역은 자치단체와 주민들에 의해 역의 개성을 살리고 있다.

예를 들어 남쪽 아소지역의 물이 솟아나는 고장 하쿠수이코우겐역(南阿蘇水の生まれる里白水高原驛)은 일본에서 제일 긴 역명을 홍보수단으로 적극 활용하였으며(2001년부터는 전국 2번째), 큐아소 시모다역(阿蘇下田驛)은 1993년에 리모텔링하였으며, 아소시모다시로 후레이아온센역(阿蘇下田城ふれあい温泉驛)은 역내 온천의 특성을 강조하면서 정비되었다. 타카모리역(高森驛)에는 토산품판매소나 정보제공 코너, 레스토랑도 함께 운영되고 있으며, 각종 이벤트를 개최할 수 있는 공원도 조성하였다.



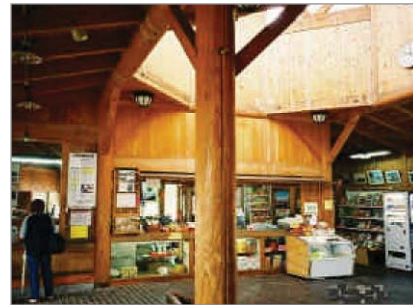
△ 관광열차 노선도

2) 추진 경의와 체계

제3섹터로 출발한 미나마이소철도(주)는 주민과 관광객에게 특색 있는 탈 것을 제공하기 위하여 관광열차를 운행하였다. 처음에는 증기기관차를 검토했지만 유지비나 연료비가 비싸서 포기하고 대신 화물열차를 리모델링하여 지금의 관광열차를 운행하기 시작했다.

해외보고서

열차와 관련된 구체적인 일들 즉, 열차와 지역축제와 관련된 각종 이벤트를 개최하고, 관광자원의 정비와 홍보 등은 미나미 아소관광협회 연락협의회(南阿蘇観光協會連絡協議會)가 담당하고 있다. 협의회는 철도사업자와 자치단체의 협력을 이끌어내면서 철도이용 촉진에 노력하고 있다.



△ 타카모리역의 매표소와 물품판매소

3) 관련 시책의 전개

타카모리마치(高森町)에서는 1995년에 역에 인접한 공원에 이벤트를 할 수 있는 무대를 조성하여 새로운 술과 고향의 맛 축제(新酒とふるさとの味祭)와 같은 이벤트를 개최하고 있다.

타카모리역에서의 이벤트는 1일 방문객이 4천~5천명에 이르고 있고, 관광열차와 역 주변의 관광자원을 연계하여 타카모리마치 관광의 매력을 창출하고 있다.



△ 새로운 술과 고향의 맛 축제

뿐만 아니라 철도와 연결된 6개 정촌(町村)인 니시하라무라(西原村), 쇼요우무라(長陽村), 쿠기노무라(久木野村), 하쿠스이무라(白水村), 타카모리마치(高森町), 소요우마치(蘇陽町)에서는 미나미아소관광협회연락협의회를 설립하여 1년에 4회 기관지를 발행하고, 각 마을을 홍보하고 각종 정보를 제공할 뿐만 아니라 미나미아소이야기 6분의 1 지도(南阿蘇物語 1/6マップ)¹⁾를 작성하여 미나미아소철도에서 각 마을의 관광자원 루트를 선전하고 있다.

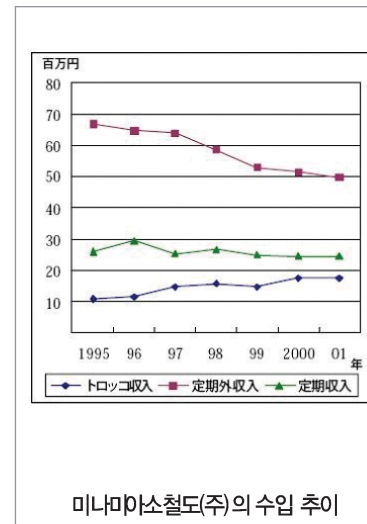


△ 미나미아소이야기 6분의 1 지도

1) 미나미아소 6 町村에서 작성한 지도로서 표지에는 아소지역 전체의 지도가 있으며, 안 쪽에는 각 마을의 상세지도가 작성되어 관광 길잡이 역할을 하고 있다.

이러한 노력으로 열차의 정기수입 감소에도 불구하고 관광열차는 성황리에 운영되고 있다. 실제로 열차정원은 120명이지만 여름방학(휴가)때는 어린이를 동반한 가족여행객으로 만원이 되어 승차할 수 없는 손님도 생겨나고 있으며, 단체예약이 있을 경우 임시열차를 증편하기도 한다.

이러한 좋은 호응으로 2006년 7월 22일부터 호우히본선(豊肥本線) 쿠마모토역(熊本驛)~미야지역(宮地驛)간에 옛 정취를 느낄 수 있도록 리모델링한 「あそ1962」열차를 새롭게 운행하였다.



미나미아소철도(주)의 수입 추이

△ 옛 정취와 편안함이 함께하는 관광열차 「あそ1962」

3. 교토시의 사가노 관광열차

사가노 관광열차(嵯峨野 トロッコ열차)는 교토시(京都市) 사가노역(嵯峨野驛)으로부터 카메오카역(亀岡驛)까지의 7.3km를 약 25분간 달리는 관광열차로 봄은 산벚나무와 신록, 여름은 매미소리와 시냇물소리, 가을은 단풍, 겨울은 설경의 사계를 만끽할 수 있는 관광열차이다.



△ 역사에 들어오는 열차

해외보고서

〈사가노 관광열차의 개요〉

구 분	내 용
회사명	嵯峨野觀光鐵道(주)
회사주소	京都府 京都市 右京區
역수(4)	嵯峨驛 - 嵐山驛 - 保津峽驛 - 龜岡驛
정 원	1 편 312명
운행속도	시속25km(소요시간 약 25분)
운행시간	오전 9시 28분 ~ 오후 5시 27분(약 1시간 1회 운행) (계절에 따라 다름, 여름에는 야간 임시열차 운행)
운 입	어른 600엔



△ 사가노 관광열차 노선

사가노 관광열차는 열차운행과 함께 주변 관광자원과의 연계를 강조하고 있다. 열차역 주변의 다양한 관광자원과 연계하여 다양한 경험을 할 수 있도록 하고 있다. 예를 들어 오전에는 열차를 타고 올라가서 오후에 내려올 때는 호즈천(保津川)의 계곡을 따라 래프팅(rafting)을 하면서 내려올 수 있다.

래프팅 이외에도 과거 유명학자들이 은둔생활을 한 주변사찰을 구경하거나 호수를 따라 하이킹(2km)을 하면서 내려올 수도 있으며, 지역의 토산품도 살 수 있다. 열차를 운행하는 도중에 경치가 좋은 곳에 도착하면 열차를 멈추어서 충분한 감상시간과 사진촬영시간을 제공해 주기도 한다. 또한 특별한 장소에서는 관광안내방송이 나와 관광객들에게 유익한 정보를 제공해주고 있다.



保津川の 래프팅



4 계절이 있는 자연



하이킹과 산책의 장소



신사 등 주변 관광 자원



실내 토산품 판매장



실외 토산품 판매장

△ 관광열차와 연계한 주변의 관광지들

특히, 교토관광에서 빼놓을 수 없는 곳이 아라시야마(嵐山)인데, 일반전철이나 승용차로 접근을 할 수 있는 지역이지만, 관광버스를 이용할 경우 카메오카역에서 사가노 관광열차를 이용하여 아라시야마까지 이동하는 관광루트가 매우 인기가 있다. 아라시야마역에 도착한 사람들은 아라시야마 관광을 마치고 자신들의 관광버스를 다시 이용하게 된다. 즉, 열차가 단순한 목적지까지의 이동수단이 아니라 하나의 관광도구로서 이용되고 있는 것이다.

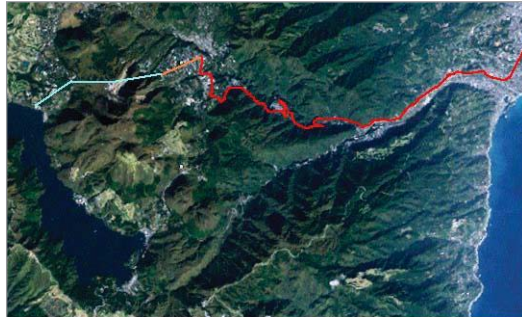
해외보고서

4. 하코네 등산철도(箱根登山鐵道)

카나가와현(神奈川県)에 있는 하코네 등산철도는 1919년에 하코네유모토(箱根湯本)역~고우라(強羅)역, 1935년에 오다와라(小田原)역~하코네유모토(箱根湯本)역 구간을 개통한 것이다.

현재 하코네국립공원 안에서 11개의 역구간을 운행 중이며 전장15km, 평균 527m높이를 달리는 산악철도이며, 이 철도에는 88개소의 굴곡과 13개의 터널, 약 26개의 철교가 있다.

이 철도의 특징은 산악지형을 운행하는 철도로 일반 열차보다는 넓다. 그래서 경사가 완만한 오다와라(小田原)역~하코네유모토(箱根湯本)역 구간은 일반 열차도 같이 달릴 수 있게 삼선선로로 되어 있는 것이 특징이다.



△ 하코네 등산철도와 하코네 로프 웨이의 노선(위성사진)



△ 산악지형 특유의 철교와 철로



△ 등산 케이블카

또 하나는 구배가 80%에 달하는 급경사지가 많아 경사로와 자연경관훼손을 최소화하기 위해 스위치백의 형태로 산을 오르게끔 되어 있다. 또한 고우라역에서부터는 케이블카와 연계되어 있으며 케이블카는 1.2km거리의 6개역 구간을 운행하고 있어 더 높은 정상을 구경하고 싶은 관광객에게는 아주 유용하게 이용되고 있다.

하코네 관광열차의 매력이라면 하코네국립공원의 안을 기차로 오르면서 즐길 수 있는 자연경관을 꼽을 수 있으며, 특히 6월 중순에서 7월 중순에는 선로 주위에 만개하는 수국(水菊)관광을 위한 수국전차가 운행을 하고 있다. 철로 주변에 무려 1만 송이의 수국이 만개를 하여 하코네의 초여름 절경으로 유명하다. 특히 야간에는 예약제를 통한 운행도 하고 있다.

5. 시사점

지금까지 살펴본 바와 같이 일본은 철도와 관광을 연계함으로써 철도의 수입 한계를 극복하고 수익 향상뿐만 아니라 관광을 통한 지역활성화에 노력하고 있다. 그리고 이는 지역민과 관광 이용객에게 좋은 평가를 받고 있다.

일본의 사례에서 특징적인 것은 철도의 문제점에 대해 철도 관계자뿐만 아니라 주민, 지역단체가 함께 고민하고, 지역 관광 활성화를 위해 함께 노력하는 “우리 철도 의식”을 갖고 노력한다는 점이다. 즉, 지역민과 함께 생각하고 고민함으로써 지역 문제를 해결하려고 노력하고 있다. 그리고 열차 역시, 관광열차인 동시에 지역민의 주요한 생활수단으로 자리매김하고 있다.

이에 계획 중인 고속전철, 충청선, 금강선 철도 역시 지역민과 함께 고민하고 건설하여야 할 것이다. 또한, 지역자산과 지역민, 관광객을 함께 고려하여 관련 시설을 배치하고, 지역 관광자원과 연계하여야 할 것이다.

그리고 역과 역 주변의 관광지는 활기 있는 삶의 장소로 만들어야 하며, 지역의 특색을 홍보할 수 있는 장소, 지역민과 도시민의 교류장소가 되도록 하여야 한다. 역은 단순한 교통시설이 아니라 지역민과 도시민이 함께하는 커뮤니티의 장이 되어야 한다.

참 고 자 료

国土交通省政策統括官付政策調整官室, 2002. 7, 地域交通ガイドンス-活力ある地域社會の構築に向けた観光と交通に係る方策に向けた観光と交通に係る方策
社団法人日本観光協會, 2001.3, 「観光の實態と志向(第19回)」
各市町村 판플렛
www.sagano-kanko.co.jp/pc/t-car-type.htm
www.jrkyushu.co.jp/news/aso1962/index.jsp
www.jrhokkaido.co.jp/travel/trainindex.html
www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/ppg/ppg9/kumamotoken.pdf
www.karirunara.com/yama/toroko.htm
www.lemoret.com/~4em/olemo/eria/aso/torokko.htm
www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/ppg/ppg9/ppg9.htm
www.sagano-kanko.co.jp/pc/home.htm
www.jrkyushu.co.jp/kumamoto/sl_sightseen04.htm
www.tabimook.com/odekake/aso/shirisyu.html
www.yada.co.jp/kankou/kumamoto/aso/simodao/simodao.htm
<http://www.hakone-tozan.co.jp>