

# 제주도 대중교통을 이용한 관광객의 통행특성

- 교통수단의 시공간 제약에 대한 대응을 중심으로 -

김 민 영

## Tours by public transport in Jeju Island

- the time-space constraints of transport modes and tourists' reponses -

Kim, Minyoung

**요약** : 본 연구는 제주도라는 국내 대표적인 관광지역을 사례로 관광객이 이용하는 교통수단에 따른 통행의 시공간적 특성을 알아봄으로써 대중교통을 이용하는 관광객과 개인교통을 이용하는 관광객의 통행의 특성을 밝히고, 대중교통을 이용하는 관광객이 통행의 시공간적 제약에 대응하는 방식을 파악하였다. 관광통행의 시공간적 패턴은 교통수단별로 다르게 나타났다. 관광 통행의 시공간적 특성은 이용가능한 시공간의 성격의 차이, 즉 시공간적 연속성과 불연속성으로 설명할 수 있다. 개인교통수단을 이용할 경우, 그 수단은 언제 어디서나 연속적으로 이용할 수 있지만, 대중교통을 이용하는 경우, 이용할 수 있는 시간과 공간의 전체 범주 자체도 개인교통수단 이용에 비해 제한될뿐더러(운영시간과 노선), 이용가능한 범주 내의 시간과 공간이라 할지라도 그 성격은 불연속적(배차간격과 정류장)이기 때문이다. 또한, 대중교통 이용 관광객들은 개인 교통수단이 없다고 할지라도, 대중교통의 제약, 즉 시공간적 불연속에 의해 자신의 통행을 제한하기 보다, 상황에 따라 여러 가지 방식으로 대중교통의 시공간 제약에 대응하였다. 대응의 방식은 크게 다양한 교통수단을 결합하는 방식과 방문할 장소를 전략적으로 구성하는 방식으로 나타났다. 불연속적인 시공간에서 움직이는 대중교통을 이용하는 관광객들은 관광지라는 낯선 곳의 환경과 지속적으로 상호작용하면서 새로운 장소를 소비한다.

**주요어** : 관광통행, 제주도, 대중교통, 여정의 시공간 특성, 시공간 제약

## 제주도 대중교통을 이용한 관광객의 통행특성

**Abstract** : This research aims to identify the differences of independent tourists' movement between by public transport and by other modes of transport, and also to understand how tourists develop their itineraries and time schedules despite the time-space constraints of public transport. Time-space patterns of tourists' movement are found to be different by transport modes they ride. The difference in spatial patterns of movements is more notable than that in temporal patterns. These differences in movement patterns are found to be related with the very attributes of the public transport system: the limited operating hours and routes of bus services at the first, and the discontinuity of operation caused by the limited bus headway and stops at the second. The independent tourists using public transport do not only travel within the bus network, but they also travel beyond the time-space limits given by the public transport system, employing a number of strategies. Two strategies are identified more salient among others: to combine several transport modes such as taxi and car rental, and to reshuffle the places they want to visit. This study highlights that independent tourists who use public transport consume places by interacting continuously with unfamiliar environment.

**Key Words** : tourist' s movement, Jeju Island, public transport, time-space characteristic of itinerary, time-space constraints on movement

## 1. 서론

### 1) 연구 배경

오늘날의 여행은 과거의 패키지 관광 중심에서 벗어나 자유여행(independent travel)이 주류를 이루고 있으며, 자유여행의 중요성은 앞으로 더욱 커질 것이다. 여행사나 관광가이드를 통해서만 관광 정보를 얻을 수 있었던 과거와는 달리, 오늘날은 인터넷이 관광정보 획득의 주요 매체로 자리 잡았으며 자유여행 중심의 추세는 더욱 강화될 것으로 보인다. 자유여행의 상대 개념인 패키지 관광의 경우, 여행 전체 과정이 미리 계획되기 때문에, 현지의 관광 관련 사업자들이 그 수요나 요구사항을 예측하는 것이 크게 어렵지 않았지만, 자유여행 시대에 들어서면서 무수히 다양한 여행의 형태들이 나타났다.

자유여행은 여행의 요소들을 여행자가 스스로 결정해야 한다. 무엇을 선택하느냐는 여행자 개인의 특성과 여행의 목적 및 성격에 따라 달라질 것이다. 그리고 이렇게 선택된 각 요소들의 무수한 조합은 실제 관광지에서 다양한 여행의 모습으로 드러나게 된다. '교통수단'은 여행의 중요한 요소임에도 불구하고, 다른 여행요소들의 선택에 비해 관광객 이동 연구에서 크게 주목받지 못했다. 그러나, 여행자가 어떤 교통수단을 선택하느냐 혹은 지역의 교통상황이 어떠한가에 따라 여행자의 이동 양상이 다르게 나타날 것임은 쉽게 짐작할 수 있을 것이다.

관광객의 이동 및 관광객과 관광지와의 시공간 관계에 영향을 주는 요인들을 이해하는 것은, 교통 시설과 시스템의 발전, 관광상품 개발에 영향을 준다. 관광객의 이동의 패턴을 이해하면 관광정책가,

교통지리학자, 관광업자는 관광객들의 요구를 충족시킬 더 나은 서비스와 시설을 제공할 수 있을 것이다. 또한, 관광객 이동에 영향을 주는 요인들을 이해하면 관광지의 최적 위치를 결정하는데 도움이 된다(Mckercher et al., 2004).

그러나, 관광객 통행에 대한 연구는 물론, 관광을 위한 기본적인 필요조건이며 관광객을 관광지와 연결시켜주는 중추적인 요소라고 할 수 있는 관광 교통 전반에 대한 연구조차 충분하지 않은 실정이다. 특히, 관광지역 내에서의 대중교통은 학계나 정책에서 모두 관심이 부족했다. 최근 우리나라의 지방자치단체 대부분이 관광도시를 표방하며 여러 관광정책을 내놓고 있지만, 정작 관광이라고 하는 활동을 가능하게 하는 기본요소인 '교통', 특히 관광객의 이동에 대해서는 별다른 관심을 보이지 않고 있다. 이는 은연중에 대중교통을 관광객 통행의 수단에서 제외시키며, 관광객이 이용하는 교통 수단과 그들의 이동 패턴이 지역에 미치는 영향을 간과하고 있음을 짐작할 수 있다.

여행의 형태를 정의할 수 없는 자유여행(independent travel)이 관광의 주류가 된 오늘날, 자유여행을 하는 관광객의 이동과 행동을 이해하고, 나아가 다양한 모습의 자유여행이 복합적으로 진행되고 있는 지역의 관광을 파악하기 위한 노력이 꼭 필요하다. 더불어, 관광성격의 다양화와 지속가능한 관광의 도래에 따라 그 중요성이 커져가고 있는 대중교통을 이용한 관광에 대한 연구 또한 충분히 이루어져야 할 것이다.

### 2) 연구 목적과 내용

본 연구는 대중교통 이용 관광객이 이동하는 데 있어 제약적 환경에 어떻게 대응하는지를 파악함

으로써 관광객이 지역을 시공간적으로 소비해 나가는 방식을 이해하는 데 목적이 있다. 이러한 연구 목적을 달성하기 위하여, 두 단계의 연구를 진행한다. 우선, 관광지역 내의 교통수단의 선택이 관광객 통행의 패턴에 영향을 주는 중요한 요소임을 밝힌다. 이는 관광객이 이용하는 교통수단에 따라 이용가능한 시공간의 성격에 차이가 나기 때문에 통행의 시간적 공간적 분포가 다르게 나타날 것을 가정한 것이다. 시간과 장소에 거의 구애받지 않는 개인 교통수단과는 달리, 노선버스와 지하철과 같은 대중교통 수단은 이용할 수 있는 시간과 공간에 제약이 따른다. 관광객은 자신의 목적에 맞는 교통수단을 선택하고 그에 따라 통행의 시간이나 방문지의 공간 분포, 경로 등이 다른 모습으로 나타날 것이다. 다음으로, 대중교통 선택 시 이용 가능한 시공간 범주와 관광객의 실제 통행을 심층 분석하여 대중교통 이용 관광객이 제약적 환경에 대응하는 방식을 파악한다. 통행에 제약이 있을 수 있으며, 이동 시 예측하지 못했던 상황이 발생할 수 있음을 알면서도 대중교통을 선택한 관광객이라면, 그러한 상황과 위험을 감수할 준비가 되었다고 생각할 수 있을 것이다. 따라서, 현지 대중교통을 이용하고자 하는 관광객은 여행 중에 부딪히는 이동의 시공간 제약에 의해 자신의 통행을 제한하기보다, 그때그때 상황과 환경에 반응하면서 통행의 시공간 범주를 확대할 것임을 확인하고자 한다.

### 3) 연구 지역과 방법

관광객의 통행을 분석하기 위하여 제주도를 연

구지역으로 선정하였다. 제주도는 우리나라에서 관광지로서의 성격이 가장 두드러진 지역 중 하나이다. 지리적 위치로 인해 타지역으로의 여행과는 달리 반드시 항공기나 선박을 이용하여야만 접근이 가능하고, 제주도민을 제외한 외부에서 유입되는 관광객들의 여행은 당일 여행이 아닌 적어도 1박이상의 숙박여행이다. 그리고 제주도는 단일 목적지로 볼 수 있지만, 도시 규모의 벗어나기 때문에<sup>1)</sup> 관광 대상 (attractions)이나 활동 (activities), 도내 교통수단, 이동경로 등 선택해야 할 여행의 요소가 매우 많다. 따라서 타 지역에 비해 보다 다양한 관광객 이동의 시공간 양상이 나타날 것이며, 단순히 관광객 수, 방문목적지, 여행기간, 여행목적 등을 특정 시점에서 수치적으로만 파악하는 것으로는 관광객의 통행을 제대로 이해하기 힘들다.

본 연구는 관광객의 통행을 심층적이고 다각적으로 분석하며, 특히 관광 목적지 내에서의 교통수단을 중심으로 살펴보고자 한다. 다양한 교통수단의 경우를 분석하겠지만, 크게는 현지의 대중교통 수단 이용과 개인교통수단 이용의 경우를 비교한다. 현지의 대중교통 수단을 이용한다고 함은 제주도의 경우 '버스'의 이용을 가리키는 것이며, 택시나 일일투어버스의 이용으로 보완된다. 그러나, 연구의 대상지역인 제주도는 본토와 떨어진 섬으로서, 일단 (극히 일부의 경우를 제외하고) 개인 차량을 이용할 수 없으므로, 본 연구에서는 편의상 개인 승용차 이용을 렌트카 이용으로 대체한다. 따라서 렌트카, 자전거, 스쿠터를 대여하여 이용하는 것을 개인교통수단의 이용으로 본다.

1) 제주특별자치도의 인구는 2007년 12월말 현재, 56만3388명, 면적은 1848km<sup>2</sup>이다.  
(출처: 제주특별자치도 홈페이지)

연구를 위한 자료는 현지조사를 통해 획득하였다. 앞서 밝힌 두 가지 내용의 연구를 수행하기 위해서는 단순히 제주도를 방문한 관광객의 수와 성격, 여행목적, 여행기간 등의 내용을 수치만으로 파악하는 것이 아니라, 관광객의 통행을 심층적으로 분석해야 한다. 이를 위하여, 개별 관광객(팀)의 움직임을 최대한 자세하게 파악할 수 있는 자료가 필요하였기 때문에, 설문조사와 더불어 날짜별로 통행일지를 수집하였다. 조사는 2008년 8월 19일부터 2008년 9월 5일까지 18일간 제주도 현지에서 실시되었다.

연구는 크게 두 부분으로 구성된다. 전반부에서는, 관광지역 내의 교통수단의 선택이 관광객 통행의 패턴에 영향을 주는 의미있는 요소임을 밝히기 위하여, 교통수단별 관광객 통행의 특성을 파악한다. 수집한 통행일지를 바탕으로 시간적 특성과 공간적 특성을 각각 분석한다. 특히, 공간적 특징은 수집한 통행일지를 경로 모식도로 전환한 후, 선행연구의 검토를 통해 도출한 통행 유형 구분의 요소들을 적용하여 모식도를 분류, 유형화 한다. 통행의 시공간 특성의 분석은 기본적으로 통행일지를 단위로 진행한다. 후반부는 대중교통 이용 관광객이 제약적 환경에 대응하는 방식을 파악하기 위하여, 조사한 관광객들 중 대중교통을 주로 이용한 사람들, 즉 렌트카와 자전거 등을 대여하지 않고 지역의 교통수단을 이용한 관광객들의 이동을 여행 전체, 하루단위 또는 방문지 사이의 통행별로 다양한 수준에서 검토하여, 보다 구체적인 시간적, 공간적 통행의 특성을 찾아내고, 이들이 보이는 통행 행태를 관광객 행동에 관한 선행연구의 검토를 통해 설명한다.

## 2. 문헌연구

교통은 관광을 위한 기본적인 필요조건이며, 관광객을 관광지와 연결시켜주는 중추적인 요소이고 따라서 관광체계의 역동적 요소이다(Page, 2004). 그럼에도 불구하고 지리학자들의 관광교통에 대한 관심은 크지 않았다. Page(2004)는 교통지리학의 약점 중 하나가 교통과 관광과의 관계를 연구하는 학자가 매우 부족한 점이라고 지적할 정도이다. 관광연구와 교통연구의 인터페이스로서의 관광교통에 대한 분석의 출발점은 Hall(1999)의 연구라고 할 수 있다. Hall(1999)은 관광교통의 이론적 정립을 위한 연구에서, 관광교통의 공급 측면에서의 4가지 일반적인 역할을 규명하였다. '관광지와 관광객 거주지 사이의 연결', '관광지 내에서의 이동성과 접근수단 제공', '개별 관광대상 사이의 이동성과 접근수단 제공', '이동 자체가 관광의 경험이 되는 경로 제공' 이 그것이다.

최근 수십년간 관광의 성장은 심각한 외부효과를 발생시키는 두 가지 교통 수단, 즉 개인 승용차와 항공교통이었다(Lumsdon, 2006). 해외여행이 증가함에 따라 관광에서 항공교통은 매우 중요한 위치를 차지하게 되었으며, 항공교통의 네트워크와 목적지 사이의 위상에 관한 연구들이 하나의 큰 흐름을 이루고 있다. 또한, 자동차의 보편화 이후 오늘날까지 지역간 또는 관광지 내에서의 교통에서 절대적으로 큰 비중을 차지하는 교통수단은 자동차였다. 따라서 관광교통으로서의 대중교통에 대한 관심은 상대적으로 적었으며, 특히 관광지 내에서 대중교통에 관한 연구는 미흡하였다.

그러나, 지속가능한 관광(Lumsdon, 2000; Hoyer, 2000, Guiver et al., 2007)이 대두되면서 관광지에서 자동차 이용을 높이기 위한 계획이 더 이

상 현명한 것이 아니라는 인식이 확대되고, 관광객의 이동수단으로서의 대중교통에 대한 관심이 높아지고 있다. Gronau & Kagermeier(2007)는 20세기 후반 들어 교통정책과 교통연구가 자동차의 이용을 줄이는 방향으로 진행되었으며, 그 핵심은 매력적인 대중교통을 공급하는데 있다고 하였다. 그러나, 이러한 방향의 전환이 일상 통행에서의 가시적인 성과를 만들어냈다 할지라도, 여가 교통(leisure traffic) 영역에서의 문제점까지 해결해 주지는 못했다고 지적하였다. 이들의 연구는 수요 측면과 공급 측면에서 관광을 위한 대중교통이 성공하기 위한 요인을 규명하였는데, 수요 측면에서는 관광객의 관광교통에 대한 인식, 재미와 기능 중 어느 것을 더 중요하게 생각하는지, 다른 교통수단에 대한 친화도는 어느 정도 인지가 중요한 요인이고, 공급측면에서는 대중교통 서비스의 투명성과 서비스 품질, 개인 차량 이용의 억제, 참신한 마케팅 방법 등이 주요 성공요인이라고 밝혔다. Lumsdon(2006)은 관광지의 버스 서비스를 설계하는데 영향을 주는 요인을 규명하였다. 관련 실무자들을 심층 인터뷰한 결과, 시장을 이해하고 일상 통행과 여가 통행 사이의 차이를 설명하는데 보다 포괄적인 접근이 필요함을 보여주었다. 관광객들은 관광의 경험을 추구하며, 이러한 사실이 개인 차량의 이용을 줄이고 버스로의 이동수단 전환을 유도할 수 있는 버스 서비스를 설계하는데 반영되어야 한다고 주장하였다. Guiver 등(2007)은 비도시 관광지(rural destination)가 추구하는 관광의 목표들을 달성하는데 정기 노선버스의 역할을 밝혔다. 비도시 지역에서의 정기 노선버스는 사회적 통합과 교통량 및 이동거리 감소, 지역 경제에 미치는 영향 등에서 그 역할을 인정받아야 하며, 시장 세분화(market segmentation)와 관광객의 소비를

유도한다고 주장하였다.

Dietvort(1995)는 관광지역의 모습은 그 곳이 공급하는 상품에 의해서만 결정되는 것이 아니라 유입되는 관광객에 의해서도 결정되기 때문에 그에 대한 적절한 연구가 필요하다고 주장하며, 관광객 이동의 시공간 분석의 중요성을 강조하였다. 공간적 이동이 관광과 위락의 가장 전형적인 특성임에도 불구하고, 이 같은 현상에 대한 관심은 정적인 방문객의 수와 그들의 인구통계학적, 사회경제적 특성 분석에 국한되어 있었다. 타당하고 믿을 만한 통계자료가 부족해 출발지와 목적지 간의 흐름의 역동성 분석에는 거의 쓰이지 않았다. 여가상품과 서비스 수요의 계속되는 차별화는 서로 다른 공간적 수준에 아주 다양한 통행의 가능성을 나타내고 있으며, 방문자 형태의 주요 공간적 요인들을 파악하기 위해서는 시공간 분석이 필수적이다. 관광객 통행의 시공간 분석은 부지개발과 판촉을 위해 상당히 유용할 수 있으며, 만약 제공된 상품이 방문자들의 특성과 기대에 맞아 떨어지지더라도 단 한가지의 정책을 모든 장소에 일률적으로 적용하는 것은 명백히 부적합함을 주장한다.

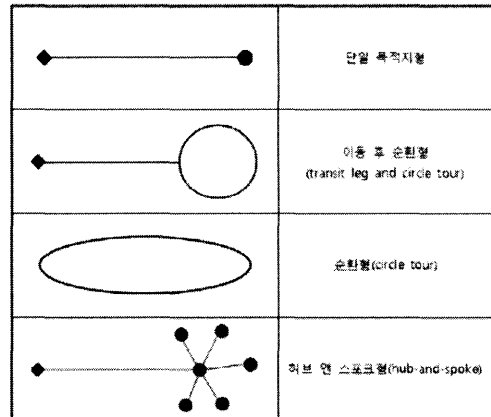
Zillinger(2007)는 관광은 흔히 정적인 것으로 연구되지만, 이동성(mobility)은 관광 시스템의 중요한 부분이며, 관광객은 관광지와는 별개로 개인의 여행 리듬(travel rhythm)에 따라 통행한다고 주장하였다. 시간지리학 이론을 바탕으로 한 이 연구에서 관광지가 어디냐와는 상관없는 관광객 개인의 여행 리듬이라는 것이 존재하며, 그것은 여행기간과 이전 방문 횟수에 의해 영향을 받는다고 설명한다.

관광객 통행의 공간적 패턴 연구는 Mckercher(2004, 2006, 2007, 2008)가 대표적이다. 관광객의 공간적 이동이 관광개발, 정책, 교통계획

에 영향을 미친다는 사실에도 불구하고 관광연구에서 크게 주목받지는 못했으나, 지리학이 학문 분과로서의 관광의 발전에 어느 정도 역할을 해왔다고 평가하였다(Mckercher, 2004). 그는 관광객 여정을 모형화한 선행 연구들(Mings & McHugh, 1992; Lue et al., 1993; Oppermann, 1995; Flognfeldt, 1999; Lew & Mckercher, 2002)을 바탕으로 관광여정의 유형을 분류하고(그림 1) 여정의 구성요소를 찾아내어, 이후 진행한 연구의 이론적 틀을 마련하였다. Lew & Mckercher(2006)은 관광객 이동이 패턴을 크게 속소로부터의 거리에 의한 공간적 범주에 의한 유형구분(territorial model)과 이동한 경로의 형태에 의한 유형구분(linear path model)을 시도하였다. Lau & Mckercher(2007)은 관광객의 이동 패턴에 영향을 주는 요인을 개인적 요인(human factors)와 물리적 요인(physical factors)으로 구분하였으며, Mckercher & Lau(2008)은 홍콩 관광객을 대상으로 실시한 조사를 통해 수집한 실제 데이터를 가지고 홍콩의 관광객 이동 패턴을 11개의 스타일로 구분하였다. 이 연구의 결론에서, 관광객의 이동이 처음에는 확실적인 것으로 보이지만, 도착 전 관광객의 의도와 관광지를 탐험하고자 하는 의지, 여행 기간, 위험 회피성에 의해 주로 영향을 받는다고 하였다.

Walmsley(2004)는 관광은 여러 면에서 21세기의 대표적인 인간 활동이며, 따라서 관광객의 행동을 이해하는 것은 매우 중요하고 언급하면서, 행동을 개념화 하는 지적 과제를 ‘이분법(binary distinguishment)’을 통해 해결하였다. 행동은 의무적으로 해야 할 활동(obligatory activity: 식사, 수면, 근로 등)과 자율적 활동(discretionary activity: 오락, 여행 등)이라는 관점으로 파악할 수 있으며, 두 가지 활동이 완전히 구분 되는 것은 아

니지만, 여행이라는 것이 의무-자율 스펙트럼에서 자율의 가장 끝단에 위치한 활동임은 사실이다. 그러나, 관광객 행동을 이해하기 위해서는 ‘특정 장소에서의 행동(behavior in space)’ 과 ‘일반 행동(spatial behavior)’ 을 구분하는 것이 중요하고, ‘일반 행동(spatial behavior)’ 의 연구 안에서도 집단의 평균적 행동에 초점을 맞춘 접근방식과 관광객 개인의 행동에 집중하는 접근방식이 있다. 집단의 평균적 행동에 치중한 연구에 반대하는 연구자들은, 집단의 평균적 행동은 환경과 인간의 상호작용 사이에서 형성되는 어떠한 인과관계도 없기 때문에 예측력이 극히 미미하며, 인간 행동에서 매우 중요한 인지나 가치와 같은 것들을 무시하고 있다고 지적한다. 평균적 행동 연구에 대한 대안으로 많은 연구자들이 제시한 것이 개인의 행동을 연구하는 방법이다.



〈그림 1〉 여정의 유형  
(출처: Mckercher, 2004)

Walmsley(2004)가 이분법으로 개념화한 관광이라는 활동과 관광객의 성격을 보여주는 것이 Hyde & Lawson(2003)의 연구이다. ‘자유여행

(independent travel)란 미리 짜여진 패키지나 투어 상품을 구입하지 않고, 여행자가 직접 교통과 숙박을 결정하는 여행이라고 할 수 있다. 자유여행은 여행자의 행동을 기초로 정의되어야 하며, 이 연구에서 자유여행자들이 여행 계획을 세우는 정도, 계획을 실행하는 정도, 여행의 요소들이 선택되는 시간적 순서를 고찰하였다. 그 결과, 계획된 여정보다는 여정의 진화를 경험하고, 휴가 요소 선택에 있어 위험을 기꺼이 감수하고자 하며, 계획되지 않은 것을 경험하려는 바람을 갖고 있다는 자유여행자의 세 가지 성격을 구명하였다. 이러한 자유여행의 성격은 여러 목적지를 거치는 여행, 숙소나 교통 예약이 미리 되어 있지 않은 경우, 여행하고자 하는 지역이 친숙하지 않을 경우, 위험 수준이 낮거나 관련 없다고 인식될 때 더욱 더 잘 드러남을 밝혔다. 이 연구에서 규명된 자유여행자의 세 가지 성격과, 그 성격이 발현되는 네 가지 상황의 정도에 따라, 같은 '자유여행자'라는 이름표를 단 관광객이라도 그 자유도에 차이가 난다. 이것은 관광객이 관광지라는 낯선 환경과 상호작용 하는 방식의 차이이며, 그 방식의 차이는 관광객 개인의 의사결정 과정의 차이이다. 바로 그 차이가 정책당국과 관광업계가 주목해야 할 부분이라고 할 수 있다.

여행의 동기 및 시공간 행동특성을 바탕으로 관광객을 분류한 연구들이 있다. Plog(1973, 1991)은 안전을 추구하고 친근함을 선호하는 'psychocentric traveller'와 모험을 즐기고 이색적인 것을 선호하는 'allocentric traveller'를 구분하였다. 그에 따르면, 이러한 구분은 목적지 선택 뿐 아니라 통행수단의 선택에도 적용될 수 있다 (Hyde & Lawson, 2003). Wilmsley & Jenkins(1991)은 관광객의 심상지도(mental map)

관찰을 통해 관광객을 '장소탐색형(space-searchers)'과 '장소안주형(space-sitters)'으로 구분하였다. 장소탐색형 관광객은 활동적이고 호기심 많으며, 더 많은 관광지를 돌아보고 다양한 활동에 참여하는 반면, 장소안주형 관광객은 주변 환경에 대해 소극적이며 탐색적인 여행은 자제한다고 하였다. 그러나 Fennell(1996)은 여행 도중이라도 관광객은 두 가지 성격을 모두 드러낼 수 있다고 주장하였다.

우리나라의 관광교통 연구 또한 그 중요성에 비해 크게 부족한 실정이다. 관광정책의 일환으로서의 관광교통을 다루고 있으나(권영인 외, 2001; 심진범, 2006), 경험 연구를 바탕으로 정책의 비전을 제시하는 경우는 별로 없었다. 황경수와 김영란(1999)이 관광 교통의 속성을 평가하여 제주도 관광교통정책의 방향을 모색한 연구를 발표하였다. 이들은 선행연구를 통하여 관광교통과 관광교통정책을 평가할 수 있는 속성을 도출해 내고, 설문 조사를 통해서 이들 속성의 상대적 중요도와 개선이 시급한 정도를 파악하였다.

노시학과 정은혜(2004)는 관광교통을 "관광객이 일상생활을 떠나 반복적이면서 체계있고 관광성 있는 교통기관을 이용하여 관광자원을 찾아가면서 이루어지는 경제적 사회적 문화적 현상이 내포된 이동행위의 총체"라고 정의하고 관광지리학의 하위 연구주제로 관광교통을 포함시켰다. 이장춘과 홍성식(2002)은 "관광객과 관광목적지를 시공간적으로 연결하여 관광객의 욕구를 충족시켜주는 이동수단이며, 관광시스템을 구성하는 하위시스템으로서 그 자체로도 관광대상이 되는 관광구성요소"라고 관광교통을 정의하면서, 관광교통의 성격과 시간, 거리, 공간, 기술과의 관계를 규명하여 관광교통이론을 체계화하고자 하였다.



이동수단으로서의 교통 뿐 아니라, 관광자원으로서의 교통에 대해서도 주목하기 시작했다. 신흥철(2003)은 크루즈 관광 선택의 이유를 분석하여 크루즈 산업 활성화에 대해 연구하였으며, 박성수와 조용(2002)은 관광지의 매력도 증가와 대중교통으로의 수단전환 및 친환경관광을 위한 관광케이블카 보급방안을 모색하였다. 또한, 나중선과 이승곤(2003)은 경의선 철도 교통망의 보구언을 통한 남북 관광협력방안과 경의선 복원에 따른 기대효과 및 한계점을 시사하였다.

한편, 사회가 변화함에 따라 새로운 분야에 대한 관심도 증가하고 있다. 정보화 사회의 도래와 함께 ITS(Intelligent Transport System)의 도입을 통한 관광교통 개선에 대한 관심도 시작되었다. 박장수(2005)는 관광도시인 경주에 ITS를 구축할 경우 우선적으로 구축해야 할 시스템을 선정하기 위해 시민과 관광객, 전문가 그룹의 선호도를 분석하였다. 관광객의 경우, 시내버스 정보제공 시스템에 대한 선호도가 높아 경주에 ITS 도입시 관광객들의 대중교통 이용을 유도할 수 있을 것으로 기대하였다. 심진범(2006)은 주5일 근무제 확대에 따른 지역관광정책의 대응방향에 대해 연구하였다. 관광교통정책은 관광정책의 한 요소로서, 관광이라는 활동은 거주지와 관광지 사이의 이동, 관광지 내에서의 이동이 필수이기 때문에 관광교통은 관광행동과 대응하여 중요한 정책의 영역이라고 사였다. 주5일 근무제 시행 확대에 대한 대응으로는 파크 앤 라이드(park & ride) 시스템 구축과 관광교통 정보제공을 제안하였다. 마지막으로, 북한과의 연계 및 통일에 대비한 관광 교통에 관한 연구들도 일부 이루어지고 있다(김상훈, 1991; 권형희, 1994; 나중선, 이승곤, 2003).

관광교통 및 관광객의 통행행동에 관한 국내외

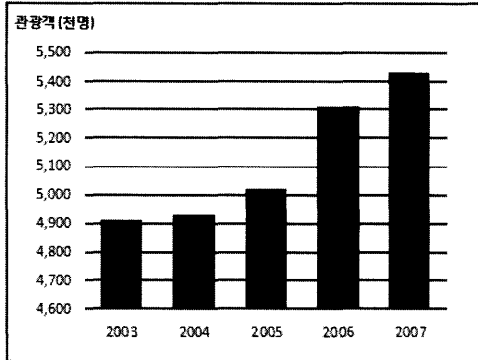
의 선행연구들을 정리한 결과, 기존 연구들이 가지를 한계점을 파악하고 이를 통해 본 연구에서 다루어야 할 문제들을 제기할 수 있었다. 첫째, 기존의 연구에서는 관광객의 이동과 행동에 영향을 주는 요인으로 교통수단의 특성이 크게 고려되지 않았다. 주로 관광객의 개별 특성에 따른 통행과 행동의 분류를 시도하였고, 교통수단의 선택은 부차적인 것으로 이해하고 있다. 그러나, 본 연구에서는 관광지 내에서 이용하는 교통수단이 관광객의 통행에 차이를 발생시킬 중요한 요소임을 밝히고자 한다. 통행이라는 것은 주어진 상황에서 이용가능한 시간과 공간의 범위 내에서 이루어지기 때문에, 교통수단별 이용 가능한 시공간 범위와 실제 통행의 시공간 특성에 주목한다. 둘째, 지금까지 대중교통의 역할 및 관광지 내에서의 대중교통을 이용한 관광에 대한 연구는 간과되어 왔으며, 기존의 연구는 관광을 위한 합리적인 대중교통 정책의 방향을 제대로 제시하고 있지 않다. 본 연구는 대중교통을 이용하고자 하는 관광객들에게서 나타나는 통행행동, 특히 대중교통의 제약에 대응하는 방식을 분석하여, 관광객이 지역을 소비해나가는 방식을 이해하고자 한다. 실제 관광객의 여정을 개별 통행 단위까지 상세하게 나누어 통행의 질적인 면을 밝힘으로써 걸로 드러나는 양적인 통계자료로서는 해결할 수 없었던 관광정책 및 교통정책의 개선에 기여하고자 한다.

### 3. 제주도 관광의 개관

#### 1) 관광 동향

제주도의 관광객은 2007년 현재 약 550만명에 이르며, 지난 5년간 관광객 수 추이를 보면 <그림 2>

제주도 대중교통을 이용한 관광객의 통행특성



〈그림 2〉 제주도의 관광객 수 추이  
 자료: 2007년 관광동향 및 2008년 전망,  
 제주특별자치도관광협회, 2008

와 같이 매년 꾸준히 증가하고 있다. 외국인 관광객의 경우, 상대적인 비율은 작지만 비교적 큰 증가세를 보이고 있다. 국적별로 보면, 일본인 관광객이 여전히 가장 큰 비중을 차지하지만, 최근 증가세가 둔화된 것과 대조적으로 중국 관광객이 빠르게 증가하고 있다(제주특별자치도관광협회, 2008). 관광수입은 1998년 외화위기 이후 꾸준히 증가세를 기록하며 2007년에는 2조원대를 돌파하였다. 외국인 관광객 수는 전체 관광객의 10% 수준이지만, 외국인으로부터의 관광수입은 전체의 28%에 달하여 중요한 시장이라고 할 수 있다(제주특별자치도, 2008).

관광형태별로는 2007년 현재, 단체관광객은 전년 대비 7% 가까이 감소한 반면 개별관광객은 4.6% 증가하여 관광패턴이 개별관광객(individual

traveler) 위주로 전환되어 개별관광객이 시장을 주도하고 있다. 또한, 내국인 관광객은 부가가치가 큰 회의 및 세미나 관광객이 큰 폭으로 증가하여 제주관광의 질적 성장을 주도하였으며, 레저 스포츠 관광객 또한 지속적으로 증가하여 내국인 관광객은 점점 더 목적형 관광객 위주의 시장으로 변화할 것으로 예상된다(제주특별자치도관광협회, 2008).

2) 교통 현황

제주도의 도로는 국지도<sup>2)</sup> 1개 노선, 지방도 15개 노선, 국대도<sup>3)</sup> 2개 노선과, 4000여개의 시군도로 구성되어 있다.

제주도와 연결된 항공노선은 국내선 11개, 국제선 8개이며, 국내선은 저가항공사 포함 5개 항공사<sup>4)</sup>가 취항하고 있고, 국제선은 외국항공사 3개사 포함 5개 항공사<sup>5)</sup>가 취항중이다. 항공교통에 비해 이용하는 관광객은 많지 않지만, 인천항과 부산항 등을 연결하는 여객선을 통해서도 제주도로 들어올 수 있다. 제주항을 출입하는 정기여객선의 노선은 부산, 목포, 완도, 인천, 녹동 등 5개이다<sup>6)</sup>. 특히 부산과 인천을 연결하는 노선은 밤에 출발하여 다음날 아침에 도착하는 일정으로 운항되어 여행 경비가 넉넉하지 않은 경우 숙박도 해결하고 제주도 체류시간을 최대화할 수 있어 젊은 여행객들이 이용하는 경우가 많다.

제주도의 버스는 크게 제주지역과 서귀포지역

2) 국지도: 국가지원지방도로 (지방도 중 중요 도시, 공항, 항만, 산업장, 주요 도서, 관광지 등 주요 교통유발시설 지역을 연결하며 고속도로와 일반국도로 이루어진 국가 기간도로망을 보조하는 도로)

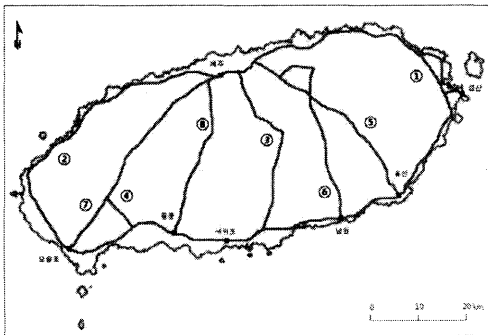
3) 국대도: 국도대체우회도로

4) 대한항공, 아시아나항공, 진에어, 제주에어, 에어부산

5) 대한항공, 아시아나항공, 중국동방항공, 중국남방항공, 부흥항공

6) 출처: 한국해운조합, 가고싶은 섬 (<http://island.haewoon.co.kr>)

내에서 운행하는 시내버스와 도내 주요지역을 연결하는 시외버스로 나뉜다. 제주시내버스 26개 노선, 서귀포시내버스 8개 노선, 시외버스 8개 노선, 읍면순환버스 19개 노선, 공항리무진버스 1개 노선이 있다. 시외버스의 노선망 및 운행구간과 시간은 <표 1>, <그림 3>와 같다. 공항리무진 버스를 제외한 모든 버스는 버스카드를 이용하면 환승시 할인이 적용된다.



<그림 3> 제주도 시외버스 노선망  
주: 각 노선의 자세한 정보는 <표 1> 참조

제주도에는 총 64개의 자동차 대여업체가 있고, 차량은 약 1만대이다. 제주도의 대표적인 관광교통 수단이지만, 업체 수가 많고 경쟁이 치열하여 성수기인 7, 8월을 제외하면 렌트카 이용률은 50%를 넘지 않는다. 차량 대여와 반납은 거의 공항에서 이루어진다.

또한, 34개 업체가 운영하는 1526대 회사택시와 3899대의 개인택시 등 총 5425대의 택시가 제주도 전역에 걸쳐 영업을 하고 있다. 지점과 지점을 이동하는 일반적인 이용 이외에, 제주도에서는 택시를 이용한 특별한 형태의 관광이 이루어지고 있는데, 이른바 ‘택시투어’이다. 택시투어는 여행업체에서 택시와 연계해서 상품을 판매하기도 하고, 택시 개별적으로 이루어지기도 한다.

서울시의 시티투어버스와 같이 관광지를 주기적으로 순환하는 투어버스는 제주도에 없다. 인기있는 관광지를 중심으로 하루 일정을 구성하여 일정수의 개별 관광객들을 모집해서 하루 관광을 진행

<표 1> 제주도 시외버스 운행구간 및 시간

번호	노선	운행구간	첫차시간	막차시간	배차간격
①	일주동회선	제주-성산-서귀	5:40	21:00	20분
②	일주서회선	제주-한림-고산-서귀	5:40	21:00	20분
③	5.16도로	제주-성관악-서귀	6:00	21:30	15분
④	중문고속화도로	제주-중문-서귀	6:15	21:40	10~20분
⑤	변영로	제주-성읍-표선	6:10	21:30	20분
⑥	남조로	제주-남원-서귀	6:00	21:20	20분
⑦	평화로	제주-동광-모슬포	6:00	21:25	20분
⑧	1100도로	제주-영실-중문	6:30(하) 8:00(동)	16:00(하) 15:00(동)	60~90분

자료: 제주특별자치도 홈페이지 (<http://www.jeju.go.kr>)  
주: 첫차 및 막차시간은 제주출발은 기준으로 한다.

하는 일일투어가 여행사 두 군데<sup>7)</sup>에서 각각 두 가지 코스씩 운영하고 있다. 외국인들이 이용하는 경우가 많으며, 전체 관광을 일일투어로 대체하기보다 전체 일정 중 하루 또는 이틀 정도 투어에 할애한다.

요즘 학생 등 젊은층에서 인기를 누리고 있는 여행 수단이 자전거와 스쿠터이다. 제주공항 근처인 용두암과 제주여객터미널 근처인 탑동 일대에 대여점들이 밀집되어 있다. 자전거의 1일 대여료는 7000~10000원이며, 스쿠터는 1만원 선이다. 자전거의 개인이 자기 것을 직접 가지고 들어오는 경우도 종종 있다. 특정 장소를 방문하기 위한 이동 수단이라기 보다는 자전거나 스쿠터를 타는 것 자체를 목적으로 하는 경우가 많다.

제주도는 자연경관이 아름답고 해안을 따라 걷기 좋은 환경을 가지고 있기 때문에, 도보여행은 자전거와 마찬가지로 주로 젊은 관광객들이 도전하는 여행방법 중 하나이다. 특히, 2007년부터 수단법인 '제주올레'<sup>8)</sup>에서 제주도의 도보여행 코스를 개발해 왔으며, 2008년 12월 현재 남동부 해안을 중심으로 11개, 전체 길이 180 km의 코스를 소개하였다.

#### 4. 교통수단을 통해 본 관광통행의 시공간 특성

##### 1) 조사 개요와 응답자 특성

###### (1) 조사개요

제주도 관광객의 통행 특성을 파악하기 위하여, 조사양식의 구성은 크게 여행 전반에 관한 설문과

통행일지로 구분하였고, 대중교통 이용 경험이 있는 응답자의 경우 대중교통에 대한 평가 문항을 첨부하였다. 여행전반에 관한 설문은, 선행연구 검토를 통하여 관광객의 통행패턴에 영향을 줄 것으로 예상되는 요소들을 선정하여 구성하였다. 통행일지는, 여행 전 기간을 하루단위로 나누어 당일 여행을 시작한 시점부터 종료시점까지의 방문 장소, 그 장소에서의 활동, 이동 수단 및 이동 시간을 시간 순서대로 기록할 수 있는 표 형식으로 구성하였다. 조사양식의 마지막에는 응답자의 사회인구학적 특성을 파악할 수 있는 문항을 추가하였다.

2008년 8월 19일부터 2008년 9월 5일까지 제주도 현지에서 패키지 관광이 아닌 자유여행을 하는 관광객을 대상으로 설문과 통행일지를 수집하였다. 총 30팀, 72명의 관광객들이 조사에 응하였으며, 수집한 통행일지는 총 83일분이다. 조사는 주로 제주공항과 제주연안여객터미널, 그리고 일부 관광지과 숙소에서 실시하였다. 팀당 설문지와 통행일지 각 한부씩 수집했으며, 작성자는 팀의 대표격인 사람으로 선정하였다. 되도록 여행 전 일정의 통행일지를 수집하고자 노력하였으나, 그 중 5팀은 여행 중 일부만 작성하였다. 첫날과 마지막날 일정 중 단순히 숙소와 공항 또는 연안여객터미널 사이만을 통행한 날은 분석 대상에서 제외하였다.

###### (2) 응답자 특성

조사한 관광객들의 연령은 대부분 20~30대의 젊은 사람들이며, 일부 가족그룹의 경우 부모와 자녀를 동반하기도 하였다. 자녀와 함께 여행한 응답자의 경우, 자녀는 모두 10세 미만의 아동이었

7) 예하투어([www.yehatour.com](http://www.yehatour.com)), 트롤리 투어버스([www.jeutrolley.com](http://www.jeutrolley.com))

8) 제주올레 홈페이지: <http://www.jejuolle.org/>

다. 남녀 비율은 거의 비슷했으며, 단독 관광객인 경우 1명을 제외하고 모두 남자였기 때문에 대표 응답자의 비율은 남자가 2배 가까이 높게 나타났다. 현지 조사에서 조사대상을 20-30대의 젊은 여행자로 한정하고자 했기 때문에 직업분포에서도 마찬가지로 방학중인 학생과 여름 휴가중인 회사원의 비율이 높았다. 응답자의 국적은 한국인팀이 67%, 외국인팀 33%, 외국인의 경우 중국, 미국 등 8개국 총 10팀이며, 여러 국적이 하나의 팀을 이루는 경우도 있었다. 한국인팀 20팀 중에는 한명의 중국인이 포함되어 있지만, 이 경우 같은 팀의 한국인이 여행을 주도하였기 때문에 한국인팀으로 분류하였다. 한국인의 거주지역은 서울과 부산을 비롯한 대도시가 압도적으로 많았다(81%). 응답한 외국인팀 중 3팀을 제외하고는 구성원 전체 또는 일부가, 짧게는 3개월 길게는 1년 정도, 영어교사 또는 교환학생 등의 신분으로 한국에 체류 중인 사람들이다. 외국인 관광객의 경우 국적이 매우 다양하였는데, 중국인 5명, 미국과 영국이 각 4명, 남아공 3명, 캐나다, 덴마크, 프랑스, 스위스가 각 1명씩이었다.

2개의 응답을 요구한 관광목적은 묻는 질문에 응답자 대다수가 자연, 풍경감상을 관광목적의 하나로 꼽았으며, 그 다음으로는 휴식과 휴양이 많았다. 특별한 활동을 목적으로 하는 여행이라기 보다 일반적인 관광의 형태이다. 제주도로의 여행은 항공 또는 해상교통을 이용해야 하는 장거리 여행이고, 조사기간이 여름 휴가기간과 일부 겹치다 보니, 여행기간은 3박4일과 4박5일이 가장 많았다(표 24). 여객선을 이용해서 입도한 관광객의 경우, 배가 출발한 날이 아닌 도착한 날을 기준으로 여행기간을 정하였다. 1인 관광객과 2인 그룹의 관광객이 응답자 전체의 66.3%를 차지하고 있으며, 일행

의 성격으로는 친구그룹이 가장 많았고(14팀), 단독 여행객(9팀), 가족그룹(7팀) 순이다(표 25). 제주도 내에서의 이동수단의 분포를 보면, 렌트카와 자전거 이용의 경우 거의 모든 이용자는 오직 한 가지 수단만을 이용하여 여행하였으나(13팀, 43.3%), 개인 교통수단을 대여하지 않은 여행객은 지역 버스를 중심으로 다양한 교통수단을 복합적으로 이용하며 여행하는 것으로 드러났다(17팀, 56.7%). 이들 중 일부는 하루 단위로 교통수단을 바꾸기도 하고, 일부는 하루 중에도 여러 가지 교통수단을 번갈아 이용하기도 하였다. 주 이용 교통수단 별 관광객의 특징을 <표 2>과 같이 정리하였다. 두 가지 이상의 이동을 이용한 팀의 경우, 가장 비중이 높은 이동수단을 주 이용 교통수단으로 정하였다. 버스는 혼자 여행하거나 소규모 친구그룹이 선택하였으며, 가족그룹인 경우, 렌트카 이용 비율이 높다. 외국인들은 주로 버스를 이용하였고, 렌트카와 자전거 이용자는 모두 한국인이었다. 재방문시 원하는 이동수단으로 렌트카를 가장 많이 꼽은 것에서도 볼 수 있듯이, 렌트카 이용자 중에는 이전 방문 경험이 있는 팀이 더 많았다.

관광객의 통행 패턴은 다양한 요인들의 영향을 받는다. 제2장에서 살펴본 선행연구에 따르면(Lew & Mckercher, 2006; Lau & Mckercher, 2007; Zillinger, 2007) 관광객 통행 패턴에 영향을 미치는 요인은 크게 관광객 개별 특성에 의한 요인과 목적지의 특성에 의한 요인으로 나눌 수 있다. 관광객의 개별 특성이란 관광의 동기, 체류기간, 재방문 여부 등을 말하며, 목적지 특성은 목적지의 위치, 교통조건, 지형 등을 들 수 있다. 현지조사에서는 앞서 정리한 바와 같이 대상 관광객의 연령, 일행의 규모와 성격, 성별, 직업, 국적 및 거주지역, 여행목적, 기간, 재방문 여부, 도내 교통수단을 항목

〈표 2〉 주 이동수단 별 관광객 성격

주 이동수단	직업	그룹	국적	이전방문경험	사전계획수준
버스 (8)	학생 5 교사 2 기타 1	단독 4 친구 4	외국인 6 한국인 2	없음 7 있음 1	없음 1 숙소만 3 숙소+일정 4
렌트카 (8)	학생 3 회사원 5	가족 5 친구 3	한국인 8	없음 4 있음 4	숙소만 4 숙소+일정 4
택시 (3)	학생 교사	단독 2 가족 1	한국인 2 외국인 1	없음 2 있음 1	숙소만 1 숙소+일정 2
투어버스 (4)	학생 2 회사원 1 자영업 1	단독 1 가족 1 친구 2	한국인 1 외국인 3	없음 4	숙소만 4
스쿠터 (1)	학생 1	친구 1	한국인 1	있음 1	숙소+일정 1
자전거 (6)	학생 6	단독 2 친구 4	한국인 6	있음 3 없음 3	없음 2 숙소만 1 일정만 2 숙소+일정 1

으로 설정하여 응답을 얻었다. 그러나, 본 연구의 주요 관심은 관광객들이 이용한 교통수단에 있으며, 교통수단에 따른 통행의 특성을 찾아보고자 한 것이기 때문에 조사한 다른 요인들의 영향을 제한시킬 필요가 있었다.

일단, 현지조사가 여름 휴가철에만 이루어졌고 (18일간), 대상지역은 제주도 한 지역이었기 때문에 관광의 시기와 목적지는 자연스럽게 제한되었다. 또한, 본 연구는 자유여행자의 통행을 이해하고자 하기 때문에 패키지 관광객은 대상에서 제외하였다. 자유여행을 즐기며 대중교통을 이용할 만큼의 모험심을 가지고 있는 여행자는 주로 젊은 사람들일 것이라 생각되어, 20-30대의 젊은 관광객을 응답자로 선택하였으며, 90%가 학생 또는 회사원이었다. 복수의 응답을 조건으로 조사한 여행의 목적에서는 응답자 대다수가 '자연 풍경의 감상'

을 목적으로 선택하였고, '휴식과 휴양' 목적과 함께 압도적 비율을 차지하고 있으므로, 응답자의 여행 목적에 의해 통행 패턴이 크게 달라지는 결과가 발생할 가능성은 매우 적다고 볼 수 있을 것이다. 물론, 표본 집단이 충분히 크고 그 구성이 인구사회학적으로 다양하다면 다각적인 측면에서의 통행특성을 통계적으로 파악할 수 있을 수 있겠지만, 이는 본 연구의 목적과 조사 가능 범위를 넘어서는 것이므로 응답자 선택 과정에서의 인위적 통제에 의해 요인들을 제한한 것이다.

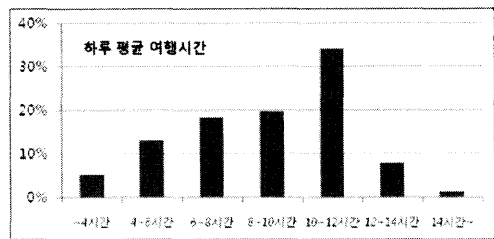
나머지 요인들, 즉 국적과 여행기간, 재방문여부는 조사결과가 상당히 다양하게 드러났기 때문에 이에 대한 설명이 필요하다. 국적은 한국인과 외국인이 2대1의 비율로 조사되었고, 외국인의 국적 또한 8가지로 매우 다양하다. 그러나, 외국인의 경우 대부분이 한국에서 3개월 ~ 1년 정도 체류 중이었

으며, 따라서 한국의 사정이나 교통상황에 대해서 어느 정도 익숙한 상태라 할 수 있다. 물론 언어의 차이에서 오는 인지 정도 또는 정보 획득력에서 차이가 발생하겠지만, 관광객이라는 점에서는 한국인이든 외국인이든 낯선 장소에서의 경험이라는 것은 비슷하다. 또한, 외국인 관광객의 비율은 10%가 채 되지 않지만, 본 연구는 대중교통을 이용한 관광에 주로 관심이 있기 때문에 누가 대중교통을 이용해서 여행할 것인가를 생각해 볼 때, 외국인을 조사 대상에 포함시킨 것은 바른 결정이라고 생각한다. 다만, 국적에 따른 통행의 특성을 명확히 파악하기 위해서는 보다 많은 수의 표본이 조사되어야 그 경향성을 파악할 수 있을 것이다. 재방문 여부는 첫방문과 재방문이 2대1의 비율로 나타났다는데, 본 조사결과로는 통행의 뚜렷한 경향성을 찾기는 어려웠지만, 제4장에서 분석한 응답자의 90%가 첫방문이라는 점은 재방문에 의한 영향을 어느 정도 제거했다고 볼 수 있다. 여행기간은 3~5일이 전체 응답 중 80%를 차지하므로 다양성이 크다고 볼 수는 없다. 그러나, 여행기간이 통행 및 이동수단 결정에 미치는 영향에 대해서는 이어지는 분석 내용에서 언급될 것이다.

## 2) 관광통행의 시공간 특성

### (1) 시간적 특성

이동시간을 충실히 기록한 76일분의 통행일지를 분석한 결과, 하루 평균 여행시간은 549.3분(약 9시간)이며 평균 이동시간은 218.6분(약 3시간 30분)이다. 76일 중 하루 평균 8~12시간을 여행한 날



〈그림 4〉 하루 평균 여행시간

이 전체의 50% 이상으로, 다수의 관광객이 평상시와 비슷한 수준으로 휴식 및 수면 시간과 야외활동 시간을 분배하는 것을 볼 수 있다.

렌트카 이용자의 경우, 이동수단 선택의 이유로 시간 절약을 든 경우가 많았으나 여행시간은 가장 짧은 데 비해 이동시간은 대중교통 이용에 비해 길었다. 제주도 버스노선은 일주도로와 제주시와 서귀포시를 잇는 간선 도로만을 지나며 주기적으로 정차하기 때문에 렌트카 이용시보다 시간이 더 많이 소요되어, 대중교통 이용 관광객의 이동시간 비율이 더 클 것으로 예상하였다. 그러나, 렌트카를 이용한 경우 해안도로나 경치 좋은 중간간 도로를 따라 드라이브 삼아 이동하는 경우가 있는 등 대중교통 이용시보다 이동시간도 길고 여행시간에 대한 이동시간의 비율도 크게 나타났다. 일일투어의 경우 가능한 많은 관광지를 이동시간 낭비를 최소화할 수 있는 경로로 조직되므로 여행시간은 길면서도 이동시간은 짧아, 이동시간의 비율이 가장 작다. 특이한 것은, 자전거 이용 여행객의 경우 자전거 타는 것 자체가 여행의 목적이기 때문에 여행시간의 대부분을 이동하는 데 소비하였다<sup>9)</sup>.

하루의 여행을 시작하는 시각과 종료하는 시각

9) 극단적인 경우, 수면과 식사 등의 기본적인 활동과 잠깐의 휴식을 제외하고 거의 모든 시간동안 자전거만 타고 다녔던 응답자도 있었다.

에 이동 수단에 의한 특별한 경향성은 발견되지 않았다. 당일 여행은 아침 식사 시간을 전후(8~10시) 한 때에 시작해서 저녁 식사시간 즈음(18~20시) 끝내는 날이 대부분이다. 단, 대중교통을 이용하는 여행객들은 운영시간의 제한 때문에 렌트카나 자전거 이용자보다 여행시간에 대한 제약이 클 것으로 예상되었으나, 시작시각과 종료시각 모두 여러 시간대에 걸쳐 고른 분포를 보였다. 렌트카 등의 개인교통을 이용하는 경우 시공간적으로 이동의 연속성이 확보되기 때문에 여행시작 시각과 종료 시각을 대략적으로 계획해 놓으면 어디를 가더라도 계획한 시간 범위 안에서 최종 도착지(숙박지 또는 공항)에 도달할 수 있도록 경로를 구성하기 쉽다. 그러나, 대중교통 이용 시 승차에서 하차까지를 하나의 '이동 단위'로 생각했을 때, 이러한 '이동 단위'의 조합으로 하루의 여정이 구성한다고 할 수 있다. 따라서, 어떠한 '이동 단위'들을 선택하느냐에 따라 하루 여정의 시공간 구성이 결정되는데, 그것이 개인교통수단을 이용하는 것처럼 미세하게 조정되는 것이 아니기 때문에 그날그날의 선택에 따라 여행의 시작 시각과 종료 시각이

다양하게 드러난다고 해석할 수 있다.

## (2) 공간적 특성

### ① 하루 여정의 유형

제주도 관광통행의 공간적 특성을 살펴보기 위해, 다른 요소는 제외하고 방문지 종류와 여행의 경로만을 고려하여, 통행일지에 나타난 여정(itinerary)을 하루 단위로 모식화한 후, 편도/왕복 여부 및 경로 모양에 따라 <그림 5>와 같이 6 가지로 분류하였다.

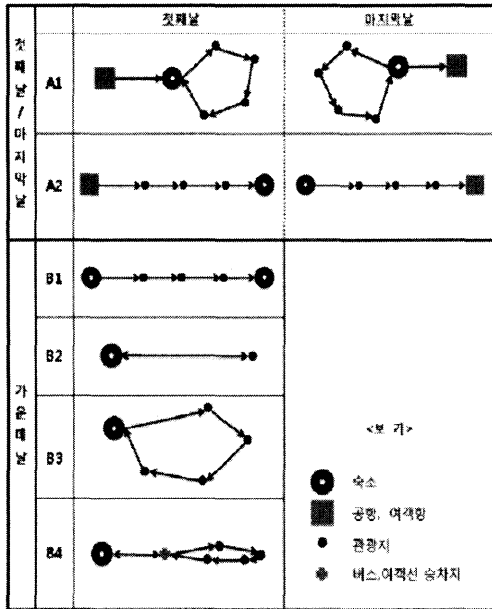
먼저, 여행의 첫째날 또는 마지막날과 가운데날은 이동의 성격이나 여행에서 차지하는 의미가 다르기 때문에 구분하여 크게 '유형 A'와 '유형 B'로 구분하였다. 관광객에 따라 첫째 또는 마지막날 실제 관광 일정을 잡는 경우도 있으나, 단순히 공항(또는 여객선터미널)과 숙소 사이만을 이동하는 것이 일정의 전부인 경우도 있다<sup>10)</sup>. 조사한 모든 첫째, 마지막날 중 절반정도(28/60)는 후자의 경우이다. 렌트카를 이용한 팀들은 거의 대부분 첫째날과 마지막날에 가운데날들과 유사한 이동 양상을 보였다. 대중교통을 이용하는 관광객은 일단 짐을 숙소에 풀고 거기서

<표 3> 일일 여행시간과 이동시간 및 비율

이동수단	일수	평균 여행시간/일(분)	평균 이동시간/일(분)	이동시간 비율(%)
전체	76	549.3	218.6	39.8
버스+택시	20	535.0	132.0	24.7
렌트카	27	509.8	163.0	32.0
자전거	20	577.5	402.4	69.7
스쿠터	4	655.0	212.5	32.4
투어	5	623.0	135.0	21.7
자전거제외	56	539.3	153.0	28.4

10) 공항과 숙소 사이만을 이동한 경우 해당일의 일지는 분석에서 제외하였다.





〈그림 5〉 일일 경로 유형

여행을 시작하는 반면, 렌트카를 이용하는 관광객은 짐을 가지고 이동하는데 부담이 없기 때문에 첫날/마지막날과 가운데날의 이동 조건에 차이가 거의 없다고 할 수 있다. 조사결과, 첫째/마지막날 관광일정이 있었던 32일 중 13일이 렌트카 이용, 11일이 자전거나 스쿠터 이용, 나머지 8일이 대중교통을 이용한 날이었다. 자전거 여행의 경우, 이동 시 시간 뿐 아니라 관광객의 체력 소모가 엄청나서 지나갔던 길을 다시 돌아가는 이동은 하지 않기 때문에, 숙소를 여행의 거점으로 활용하기 어렵다. 특이한 경우에는, 자전거로 여행한 1팀(A1)이 마지막날 여행을 마친 후 숙소로 다시 돌아간 후 공항으로 이동한 예가 있

는데, 이는 자전거 대여점과 숙소(민박)가 연계하여 자전거를 숙소에 반납하고 공항까지는 버스로 이동했기 때문이다. 대부분 제주도 탐동, 용두암 근처에 밀집한 자전거 대여점에서는 반드시 돌아와서 반납하는 것을 원칙으로 하고 있고, 중도에 부득이하게 자전거를 타지 못할 상황이 발생한다면 대여점까지의 견인비용을 요구한다. 이러한 상황에서 제주도내가 아닌 다른 지역에 반납할 수 있는 시스템이 마련된다면 지금처럼 오직 자전거 타기만을 고집하는 일정보다는 자전거 여행이라고 하더라도 보다 유연하고 다양한 형태의 여행이 이루어질 것이다.

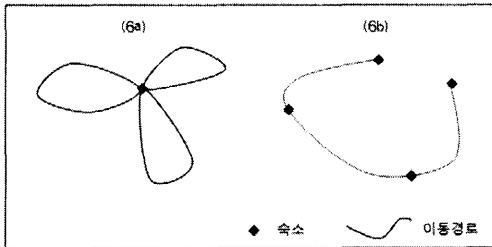
숙소에서 출발해서 숙소로 도착하게 되는 가운데 날의 경우, 보다 다양한 여정이 나타났다. 일단, 출발해서 같은 숙소로 돌아오느냐 다른 숙소로 옮겨가느냐에 의해 편도여정(B1)과 왕복여정이 구분된다. 왕복 유형에는, 등산과 같이 단일 활동에 오랜 시간이 걸리는 유형(B2), 여러 목적지를 차례로 방문하면서 순환하는 유형(B3, B4)이 있다. 특히, 시외로 이동하기 위해서는 일단 버스터미널 등 환승이 가능한 지점으로 이동해야 하는 버스 이용 여행자들은 '유형 B4'의 형태로 이동하기 쉽다. '유형 B3'와 '유형 B4'는 비슷해 보일 수 있지만, 이동의 내용을 좀더 자세히 들여다보면 차이가 있음을 알 수 있다. 예를 들면, 대중교통 이용 관광객에게 있어, 시외버스 환승의 지점은 교통수단을 변경하는 장소일 수도 있지만, 그 일대 또는 근거리 도심에서 식사를 하고 쇼핑을 하는 등 다른 목적의 활동들도 겸하고 있었다<sup>11)</sup>. 교통수단의 환승이라고는 하지만 렌트카를 이용할 때처럼 이동의 흐름

11) 제주시내 '노형오거리' 정류장의 경우, 시내버스 정류장이면서 3개의 시외버스 노선(서일주회선, 중문고속화노선, 평화로노선)의 환승이 가능하다. 또한, 그 일대에는 E-마트, 롯데마트 등의 대형할인점 및 음식점 등이 입점해 있는데, 실제로 식사나 쇼핑을 하였다는 보고가 있었다.

이 이어지는 것이 아니기 때문에 같은 유형으로 보기 어렵고, 따라서 '유형 B3'와 '유형 B4'를 구분하였다. 또한, 렌트카를 이용한 경우에도 여행 전체 기간 동안 대여한 것이 아니라 하루만 대여할 경우, 렌트카를 인수받고 반납하기 위한 장소로 이동해야 하기 때문에 '유형 B4'와 같은 이동의 모습을 볼 수 있었다<sup>12)</sup>.

② 전체 여정의 유형

여행 전체의 여정의 유형이 구분되는 기준의 하나는 숙박장소를 어떻게 결정하느냐이다. 매일 같은 곳에서 숙박하느냐 또는 다른 숙박장소로 옮기느냐에 따라 여행 전체의 이동 형태가 크게 달라지기 때문이다. 날마다 같은 곳에서 숙박하는 관광객은 하루의 여정이 시작되는 장소와 끝나는 장소가 같으며 매일 반복된다(그림 6a). 반면 숙박장소를 한 곳으로 한정하지 않고 옮기는 관광객은 하루 여정의 시작과 끝의 위치가 다르며, 한번 거쳐갔던 장소를 다시 지나가는 경우는 거의 없어 전체 여행의 이동 형태는 선형에 가깝다(그림 6b).



<그림 6> 전체 여정의 유형

수집한 일지를 통해 파악한 응답자들의 전체 여행 여정 또한 크게 <그림 6>의 두 가지 경우에 해당한다. 그러나, 응답자 중 2개 팀은 제주도에서 두 군데로 나누어 숙박을 하였고 각각 2~3일씩 묵으면서, <그림 6>의 두 유형의 절충적인 방식을 택하기도 하였다.

조사 응답자의 전체 여정의 유형을 이용한 교통수단에 따라 분류하여 보았다. 우선, 자전거와 스쿠터 이용자는 <그림 6b>와 같은 형태를 띠며, 제주도의 일주도로를 한 방향으로 완주하는 여정을 선택하였다. 숙박장소를 매일 옮기며 여행을 하고 주로 해안선을 따라서만 이동하며, 제주도 지형상 체력적으로 매우 힘들기 때문에 섬의 가운데 부분을 가로지르는 형태의 경로는 선택하지 않는다.

렌트카 이용자와 대중교통 이용 관광객은 대체로 여행기간 내내 한곳에 숙박함으로써 전체적으로 '허브 앤 스포크(hub & spoke)' 형태를 보인다(그림 6a). 단, 렌트카 이용자는 넓게 퍼진 방문지를 순환하는 형태로 이동하기 때문에 하루하루의 여정을 나타내는 '스포크(spoke)'가 주머니와 같은 모양인 경우가 많지만, 대중교통 이용자는 하나의 노선상의 방문지들을 집중 방문하거나 거점이 될 하위목적지까지만을 왕복하는 선형에 가깝다.

이용가능한 시공간의 성격의 차이는 연속과 불연속으로 설명할 수 있을 것이다. 렌트카나 자전거와 같이 개인교통수단을 이용할 경우, 그 수단은 언제 어디서나 연속적으로 이용할 수 있다. 그러나, 대중교통을 이용하는 경우, 이용할 수 있는 시간과 공간의 전체 범주 자체도 개인교통수단 이용

12) 응답자 중 1팀이 전체 기간 6박7일 중 하루를 렌트카를 대여하여 여행하였다. 이 팀의 경우 렌트카 대여와 반납 장소는 제주공항이었다.

에 비해 제한될뿐더러(운영시간과 노선), 이용가능한 범주 내의 시간과 공간이라 할지라도 그 성격은 불연속적이다(배차간격과 정류장). 따라서, 대중교통 네트워크가 매우 조밀한 대도시의 경우가 아니라면, 대중교통을 이용하는 관광객들의 통행은 불연속적일 수밖에 없고, 개인교통수단을 이용한 통행과는 차이가 있다.

Mckercher(2008)가 지적했듯이, 이 연구로 구분된 6가지 유형들은 완전히 고유한 형태의 것이라기보다는 일반적인 관광객 이동 패턴의 작은 변형들이라고 볼 수도 있다. 분석한 관광여행자들은 서로 완전히 다르지도 않고 어느 것 하나 정확히 일치하지도 않았다. 따라서 이동 패턴의 다양함은 샘플의 크기의 함수라고 볼 수 있을 것이다(Mckercher, 2008). 따라서, 이러한 유형 분류 작업이 유용하지 않은 것은 아니지만, 연구가 이 단계에서 그친다면 논문의 의의라고 할 수 있는 교통정책의 개선과 새로운 관광시장을 유도할 만큼의 의미있는 차이라고 설득하기 힘들다. 다음 장에서는, 겉으로 드러난 유형의 차이 뿐 아니라 지점간의 통행 하나하나에서 다양한 변수가 예상되는 대중교통 이용 관광객들의 통행과 대중교통의 불연속적인 환경에 대응하는 방식을 분석하여 의미있는 차이를 이끌어내고자 한다.

## 5. 대중교통의 시공간 제약에 대한 관광객의 대응

### 1) 여정의 시공간적 구성

#### (1) 대중교통 이용 관광객의 특성

제4장에서 살펴본 바와 같이 대중교통을 이용한 관광객의 통행은 그 이용가능한 시간과 공간이 불연속적이기 때문에 이동에 제약이 발생할 수 있다. 개인교통수단을 이용하는 경우와는 달리, 현지의 대중교통수단을 이용하는 경우, 가고자 하는 장소를 대중교통 노선이 지나지 않거나, 지난다 하더라도 운행시간의 제한 또는 배차간격 때문에 방문에 문제가 생길 수 있다. 본 장에서는 관광객이 대중교통의 시공간적 불연속성에 어떻게 대응하는지 파악하기 위해, 개별 통행의 시공간 특성과 현지의 교통을 이용하는 방식을 분석한다.

분석은 제주도 현지조사에서 수집한 설문과 통행일지들 가운데 대중교통 이용 관광객이 주 대상이며, 분석사항에 따라 렌트카 이용 관광객과도 비교한다. 조사응답자 중 버스를 한번이라도 이용한 팀은 총 30개 팀 중 14팀이고, 이들 중 버스를 주 이동수단으로 이용한 팀(이하, 대중교통 이용 관광객)은 10팀이며, 이들이 작성한 통행일지는 23일분이다. 나머지 20개 팀은 모두 제주도에 도착하기 전에 렌트카, 자전거 등 교통수단을 결정한 상태였다. 렌트카나 자전거 이용자의 경우, 여행 기간 동안 하나의 수단만 이용한 데 비해, 대중교통을 이용하고자 했던 사람은 버스 뿐 아니라, 여러가지 교통수단을 복합적으로 이용하여 여행하였다. 10개 팀 중 한국인팀이 3팀, 외국인팀이 7팀이며, 외국인의 경우 국적은 중국, 영국, 남아프리카 공화국 등 매우 다양하다<sup>13)</sup>. 그러나 외국인팀 7팀 중 5팀은 일행 중 1명 이상이 짧게는 3개월에서 길게는 1년 이상 한국에 체류 중인 사람들로써 한국

13) 외국인 7팀의 국적구성은 다음과 같다.

중국 1명/ 미국 1명/ 남아공 3명/ 영국 3명/ 프랑스 1명/ 미국, 덴마크, 중국 각 1명/ 스위스 1명.

어 또는 한국의 교통체계를 어느 정도 이해하고 있는 상태였다. 교통수단을 선택하게 된 이유를 조사한 바로는, 렌트카를 선택한 관광객들은 자유로운 이동과 시간절약 및 시간제약 없음을 선택의 이유로 들었고, 가족 그룹인 경우 어린 아이나 노인들과 여행하기 적합하기 때문이라고 대답하였다. 자전거도 대부분 제주도에 와서 대여하지만, 본인 것을 직접 가지고 오기도 하였다. 자전거 여행자들은 자전거 타기 그 자체가 목적이며, 속도의 제약 때문에 대부분의 여행시간을 이동하는데 소비한다. 스쿠터 이용자의 경우 이동 경로는 자전거와 비슷하고, 시간적 특성은 렌트카와 비슷한 면을 보였다. 렌트카는 내비게이션, 자전거는 지도에 의존하여 이동하였다. 반면 버스를 주 이동수단으로 선택한 관광객들은 대부분 저렴한 선택의 이유로 들었고, 운전면허가 없거나 운전이 부담되지만 자유여행을 하고 싶다는 이유가 다수였다. 10팀 23개의 일지를 통행별로 그 성격과 수단, 시간, 거리 등으로 분석하고, 설문과 인터뷰를 통해 조사했던 교통수단 선택의 이유와 제주도의 대중교통에 대한 평가 및 소감과 함께 종합적으로 고려하여 대중교통을 이용하려는 관광객들이 대중교통을 이용함으로써 발생하는 통행의 제약에 어떠한 방식으로 대응하는지 살펴보았다.

## (2) 개별 통행의 이동수단에 따른 시공간 분포 특성

### ① 시간 특성

대중교통 이용 관광객의 개별 통행의 시간 분포

를 보면, 총 구간 통행 회수는 84회이며, 이 중 일반 버스가 37회, 택시가 25회, 도보가 22회이다<sup>15)</sup>. 택시 탑승 1회 평균 시간은 약 15분으로, 버스 탑승 1회 평균시간인 약 37분에 비해 짧다. 택시 통행의 76%는 소요시간이 20분 이내였고, 이용 빈도와 시간을 다른 교통수단과 비교하여 보면 주 이동수단인 버스의 보조수단으로 활용되었음을 알 수 있다. 도보의 경우, 방문지에서 버스 및 택시 정차장까지의 도보는 응답자들이 보고 하지 않았고, 방문지 사이를 걸어서 이동한 경우만 보고되었다. 총 18일 중 10일은 도보를 이용한 통행을 포함하고 있으며, 도보 회수는 22회, 1회 평균 시간은 약 27분이다. 거리가 가까운 통행에 이용하기도 했지만, 20분 이상의 장거리 통행도 걸어서 한 경우(32%)가 적지 않았다. 이러한 결과를 볼 때, 도보가 대중교통 이용 관광객의 통행에 차지하는 비중이 결코 작지 않음을 보여준다. 렌트카 이용자의 경우, 아주 가까운 거리라도 차량으로 이동한 것과 대조적이다<sup>16)</sup>.

### ② 공간 특성

통행의 공간적 분포를 파악하기 위해 조사결과의 방문지별 방문 빈도를 바탕으로 제주여행의 주요 거점이라고 할 수 있는 4개의 지역을 선정하였다(표 4). 이용하는 교통수단을 막론하고 이 4개 지역이 관광객들이 가장 많이 찾는 관광거점이라고 할 수 있다.

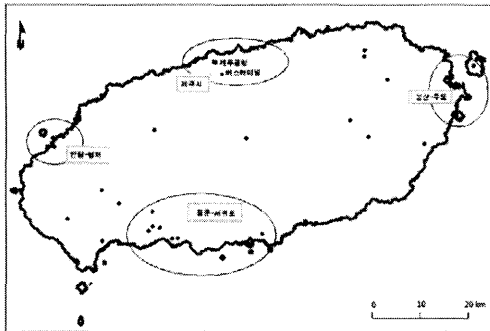
대중교통 이용 관광객의 기본적인 이동 수단은 제주도의 시내버스와 시외버스이다. 시내버스(34개 노선)는 제주시내와 서귀포 시내를 중심으로

14) 분석대상 일 수는 일일투어, 택시 대절, 차량 대여 5일을 제외한 총 18일이다.

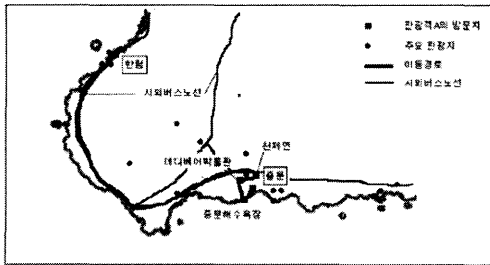
15) 조사결과, 렌트카 이용자들에게서는 방문지간 도보 통행은 1건도 보고되지 않았다.

〈표 4〉 제주도 관광 중심지

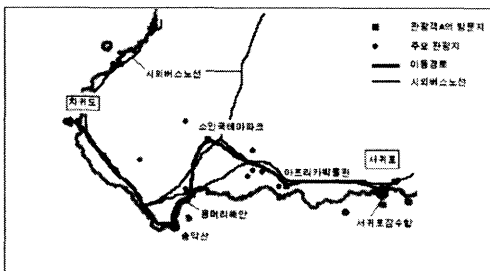
지역	주요 방문지
제주시	용두암, 삼성혈, 중국난파선, 이호/삼양해수욕장
한림-협재	한림공원, 협재/금능해수욕장
중문-서귀포	천지연/정방폭포, 외돌개, 테디베어박물관, 중문해수욕장
성산-우도	성산일출봉, 섭지코지, 우도



〈그림 7〉 주요 방문지 분포



〈그림 8〉 대중교통을 이용한 관광객 A의 여정



〈그림 9〉 렌트카를 이용한 관광객 B의 여정

운행되며, 시외버스(8개 노선)는 제주시와 서귀포시를 잇는 주요 간선도로상을 달린다. 다수의 관광지가 해안선을 따라 분포하고 있으며(그림 7), 따라서 제주도 해안선과 나란히 놓인 일주도로를 달리는 동·서일주회선의 시외버스가 관광을 위해 적절한 수단이 될 것이라 예상하였다. 그러나, 버스 이용 관광객들은, 렌트카 이용 관광객이 흔히 그러하듯이, 일주도로 상의 관광지들을 두루 거치면서 군데군데 방문하는 여정보다는, 하나의 거점을 정하고 그 일대의 근접한 관광지들을 함께 돌아보는 식의 여정이 주로 드러났다.

〈그림 8〉와 〈그림 9〉을 비교해보면 차이를 확인할 수 있다. 관광객 A의 경우, 한림 지역에서 숙박을 하고 시외버스 서일주회선을 이용해 바로 중문관광단지에 도착한 후, 천제연폭포와 테디베어박물관, 중문해수욕장 등을 방문하였다(그림 8). 한림과 중문 사이의 서일주회선 시외버스 노선 상에는 용머리 해안, 산방산 등과 같은 관광지들이 있고, 버스를 환승하면 소인국 테마파크 등과 같은 장소도 방문할 수 있었으나, 관광객 A는 중문까지 시외버스 1회 이용 후, 중문관광단지 내의 관광지들을 둘러보는 도보여행을 선택하였다. 반면, 관광객 B는 서귀포에서 숙박을 한 후, 서귀포 잠수함, 아프리카 박물관, 소인국테마파크, 용머리해안, 송악산 등을 거쳐 다음 숙소인 차귀도에 도착하였다(그림 9).

한번의 버스 이동 후 밀집된 장소들을 도보로 돌아보았던 관광객 A와는 달리, 관광객 B는 방문한 장소들은 일정 거리 이상 떨어져 있고(도보 불가능), 같은 도로 상에 있지 않으며, 버스노선이 없는 송악산과 같은 장소들을 포함하고 있다.

그 다음 이용빈도가 높은 수단은 택시이다. 택시는 주로, 버스노선이 없는 장소를 방문할 때, 버스

제주도 대중교통을 이용한 관광객의 통행특성

노선이 인근을 지나기는 하지만, 정류장까지의 도보거리가 먼 곳, 그리고 제주, 서귀포의 시내지역이다(표 5). 택시 이용은 흔히 도시에서 택시를 이용하는 경우와 비슷한 특징을 보인다. 특히, 만장굴이나 주상절리는 유명한 관광지로서 관광객이 많이 찾고 있지만, 버스정류장에서 20분 정도 걸어야 도착할 수 있는 곳이기 때문에 택시 이용이 권장된다. 그러나, 택시의 이용 여부는 버스노선의 유무 뿐 아니라, 관광객의 시간적 여유, 신체 상태, 비용 등에 의해 결정될 수도 있다. 또한, 공항에 처음 도착해서 숙소나 시외버스터미널을 찾아갈 때에도 아직 장소가 낯설고 짐도 있을 수 있기 때문에 시내버스를 이용하기보다 택시를 선택한다.

한편, 전체 84회의 통행 중에서 도보가 22회로 26%를 차지하였다. 이는 택시의 이용 빈도에 크게 뒤처지지 않는 결과이다. 앞서 밝힌 대로 조사에서 보고된 '도보' 통행은 방문지와 버스 정류장 사이의 도보는 보고되지 않았기 때문에, 순수하게 방문지 사이의 통행의 횟수만 집계한 것으로, 예상보다 높은 비중을 차지하고 있었다. 방문지 사이의 거리가 매우 가까워 5~10분 정도로도 충분히 도달 가능한 경우도 있지만, 다수의 통행이 15분 이상(13회)의 도보였다. 도보 통행으로 보고된 장소는 대부분 제주 및 서귀포 시내와 중문단지, 한림일대였다. 한림일대는 한림공원과 협재해수욕장, 금능해

수욕장 등이 도보가능 거리 내에 있어 도보 통행이 이루어졌다고 할 수 있다. 한편, 조사에서 보고된 제주시내, 서귀포시내, 중문관광단지 내에서의 도보통행은 단순히 가까운 지점간의 도보라기 보다는 당일 여행 자체를 도보여행으로 부를 수 있을 정도로 구간별로 30분~1시간 정도를 걸어서 여행하였다.

이상의 분석에서 제외된 5일의 여정은 버스 및 택시, 도보의 조합을 통한 여행이 아닌, 일일투어를 신청하거나 렌트카 대여 및 택시 대절로 이루어졌다. 이러한 경향을 보인 팀은 4팀인데, 그들 중 3팀은 대중교통을 이용한 통행을 경험한 후, 이를 지속하기는 힘들다고 판단하여서 이동수단을 변경을 결정하였다. 일일투어버스의 경우 2개 여행사가 각 2개의 코스로 나누어 운행하고 있는데, 기본적으로 관광객들의 선호가 높은 관광지를 중심으로 구성되어 있고, 특히 동부 코스의 경우 일반 버스로는 여행하기 힘든 관광지들이 포함되어 있다. 이는 대중교통을 이용한 날의 주요 방문 장소가 주로 서부지역에 분포하고 있음과도 무관하지 않음을 알 수 있다. 일반 버스를 이용해서는 방문하기 힘들기 때문이기도 하고, 일일투어를 신청할 생각으로 버스 여행의 여정에서 제외시켰을 수 있기 때문이다. 렌트카를 대여하거나 택시를 대절하여 일일관광을 하기도 하였다. 버스로 이동했을 때

〈표 5〉 택시와 도보 이용의 특징과 예

이동수단	특징	예
택시이용구간	버스노선이 없는 곳 제주시내 버스정류장까지 도보거리가 긴 곳 공항이나 여객선항 출입시	절지오름 용두암, 해안 만장굴, 주상절리 공항, 제주항, 버스터미널
도보이용구간	도심부 관광지가 집중된 지역	제주, 서귀포시내 중문단지, 한림

의 여정은, 두 관광객 모두 출발 후 목적지까지 버스로 이동한 후, 목적지 주변을 도보로 관광하였지만, 다른 날, 두 관광객이 각각 택시를 대절하고 렌트카를 대여하여 이동한 여정은 서로 다른 특징을 보였다. 택시를 대절했던 팀의 경우, 비자림, 섭지코지와 같이 버스노선이 지나지 않는 중산간 지역을 주로 여행했으며, 렌트카 대여 팀의 경우는, 괄지해수욕장, 절부암 등의 장소를 방문하면서 서부해안도로를 따라 2시간 가량의 여유로운 드라이브를 즐겼다고 보고하였다.

## 2) 대중교통 제약에 대한 관광객의 대응 방식

이상의 분석 결과를 바탕으로 대중교통 제약에 대한 관광객의 대응방식을 파악하고자 한다. 제3장에서 유형구분에서는 서로 유사하게 보였던 여정들이, 구간별 통행을 분석하고 보니, 그 내용이 모두 같지 않음을 알 수 있었다. 위의 분석결과와 관광객 설문 및 인터뷰를 통한 의사결정의 이유를 고려하여, 대중교통의 제약에 대응하는 방식을 크게 두 가지로 나누어 보았다. 첫 번째는 대중교통(제주도의 경우, 버스) 이외의 수단을 절적하게 이용함으로써 대중교통의 시공간 불연속성을 보완하는 방식이며, 두 번째는 당일 방문할 장소를 적절히 구성하여 제약에 부딪힐 상황을 되도록 회피하고자 하는 방식이다. 전자가 마주친 상황에 따라 대응하는 방식이라면, 후자는 당일 여정을 미리 염두에 두어 두고 결정하는 방식이라고 할 수 있다. 두 가지 방식이 서로 독립적인 것은 아니며, 원하는 방문지와 당일 주변 환경, 관광객 자신의 신체 상태 등에 따라 통행 의사결정이 이루어지게 된다.

### (1) 여러 교통수단의 결합을 통한 대응

현지의 대중교통을 이용하고자 사전에 교통수단을 예약하지 않은 관광객들의 이동을 개별통행별로 검토한 결과 이들은 모두 2개 이상의 교통수단을 이용하여 여행한 것으로 드러났다. 가장 간단한 형태는 버스와 택시를 함께 이용한 것이며, 버스와 택시, 렌트카와 일일투어버스를 모두 이용한 관광객도 있었다. 이들이 여러 교통수단을 어떤 식으로 결합하여 여행했는지를 살펴본 결과, 하루 중 여러 교통수단으로 변경한 경우와 하루 단위로 다른 교통수단을 선택한 경우로 크게 나누어 볼 수 있다.

#### ① 하루 중 여러 교통수단의 결합

이러한 방식을 이용하는 관광객은 방문지 사이를 이동할 때마다 교통수단을 결정하는 방식으로 통행한다. 예를 들어, 하루에 5곳을 방문한다면 최대 5번의 의사결정이 필요한 것이다. 교통수단의 결정은 단순히 대중교통으로 방문 가능 여부 뿐 아니라 비용, 시간적 여유, 관광객의 신체 상태 등이 영향을 미친다. 하루 중 여러 교통수단을 결합하는 방식은 크게 두 가지 경우로 볼 수 있는데, 외곽지역 이동 중 대중교통 노선이 없는 곳을 방문할 때 택시를 이용하는 경우가 한 가지이고, 다른 하나는 대중교통 노선을 이용할 수 있음에도 불구하고 택시 등의 다른 교통수단으로 변경하는 경우이다. <표 5>에서 택시와 도보를 이용하는 통행의 예를 정리한 바 있다. 제주 및 서귀포 시내와 그 외 지역의 목적지를 연결하는 통행의 경우 대부분 시외버스를 이용하지만, 제주시내, 서귀포시내, 또는 그 외 숙소 주변 관광에서는 주로 택시나 도보를 이용하여 이동한다. 특히 제주시내의 경우 버스 정류장마다 노선도가 붙어 있고, 버스정보시스템도 가동중이라 어떤 노선의 버스가 언제 도착할지 정확히

알려주는 데도 불구하고 시내버스 노선을 이용하는 경우는 거의 없었다. 또한, 대중교통 정차장이 방문지와 멀리 떨어져 있어 사람에게 따라 걸어서 가기에 부담스러운 경우가 있을 수 있는데, 이러한 경우 택시를 이용할 수 있다. 그러나 대중교통이 노선이 없는 경우든 없는 경우든, 이러한 유형의 관광객들은 그들이 인식하는 대중교통으로 이동 가능한 지리적 범주 안에서 통행을 제한하기 보다 택시의 이용 등을 통해 그 범주를 확대시킨다고 볼 수 있다.

## ② 하루 단위로 교통수단 변경

하루 단위로 교통수단을 변경한 관광객들의 경우, 계획적인 변경과 비계획적 변경으로 나눌 수 있다. 계획적인 경우는 미리 가고 싶은 여행지를 결정하고 대중교통을 이용해서 방문하기 쉬운 곳은 대중교통을 이용하고 대중교통이 힘들다고 판단되는 장소들은 하루 또는 이틀에 모아서 택시 또는 일일버스투어로 대체한다. 비계획적인 경우는 하루 또는 이틀 정도 대중교통 이용 후, 대중교통의 이용이 시간이 오래 걸린다거나 노선을 알아보기 힘들다는 이유로, 혹은 우연한 기회에 다른 수단으로 변경하는 경우이다. 하루 단위로 교통수단을 변경한 팀은 총 4팀인데, 그들 중 3팀은 대중교통을 이용한 통행을 경험한 후, 이를 지속하기는 힘들다고 판단하여서 이동수단을 변경을 결정하였다. 이러한 선택을 한 관광객들 역시 여행에서의 이동수단에 대해서 미리 확실한 계획을 세우지 않는다. 조사 대상이었던 한 관광팀의 경우, 첫날 버스를 타고 여행하였지만, 두 번째 날 우연히 만난 택시 기사의 호객 행위로 적절한 수준에서 가격합의를 보고 일일 택시투어를 하였다.

이러한 방식은 주로 공간적 제약에 대한 대응이

라기보다 시간적 제약에 대한 대응이기 쉽다. 여행 기간이 짧아 여유있게 여행할 수 없는 경우이거나 (2박 3일의 일정이지만 첫날과 마지막날 중 하루는 관광일정을 잡기 힘든 경우), 대중교통을 이용해서 이동해 보니까 낭비되는 시간이 많다고 느낀 관광객이 이러한 유형의 수단 변경을 통해, 대중교통을 이용할 때 보다 택시 또는 버스투어를 통해 더 많은 장소를 방문하고, 대신 그만큼 절약된 시간에 좀더 여유로운 일정을 즐기거나 예정에 없었던 다른 활동에 참여할 수 있다. 실제로 6박7일의 일정으로 여행했던 한 팀은, 버스이용, 렌트카 대여, 일일투어 참여를 적절히 활용하여, 가고 싶던 장소는 대부분 방문하면서도 일정 중 하루를 숙소에서 쉬면서 주변을 산책하는 등 여유있는 여행을 하였다.

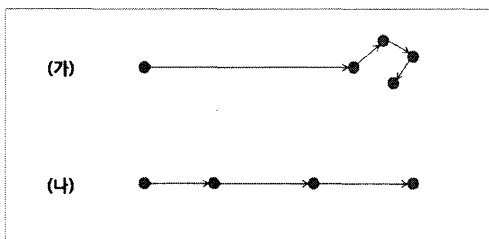
## (2) 방문 장소의 조직을 통한 대응

### ① 이동거리를 최소화 하는 방문 장소의 구성

대중교통의 시공간 제약에 대응하는 또다른 방식은 방문 장소들을 적절히 조직하여 제약에 부딪히는 상황을 되도록 피하는 방식이다. 그렇기 때문에 이러한 유형의 통행은 되도록이면 교통수단 이용을 자제하고자 하는 의도에서 나타난다. 이 방식에서는 '도보' 통행의 역할이 크다. 관광거점으로 장거리 이동 후 인근 장소들을 도보 등으로 둘러보는 경우가 이러한 유형의 대표적인 예라고 할 수 있다. 예를 들면 제주시내에 숙소를 둔 관광객이 중문단지를 여행하는 데 있어, 중간에 다른 방문지를 거치지 않고 중문까지 바로 이동 후, 중문 단지 내에서는 도보로만 이동하는 경우가 해당 될 것이다. 비교적 좁은 공간적 범위 안에 관광대상들이 밀집된 경우 이러한 유형의 통행이 이용되기 쉬우



며, 렌트카 이용자가 대표적인 관광지만을 방문하고 이동을 반복하는 동안, 이러한 유형의 관광객들은 인지도가 덜한 장소들도 방문하고 관광대상뿐 아니라 주변 환경에도 가까이 다가갈 수 있는 기회가 많기 때문에, 같은 범위의 장소라도 보다 자세하게 경험할 기회가 된다. 예를 들어, 중문-서귀포 일대를 방문하는 관광객의 여정을 분석해보면, 렌트카 이용 관광객들은 중문-서귀포와 함께 인근의 산방산, 용머리해안, 모슬포 또는 남원 일대와 엮어서 여정을 구성하는 반면, 대중교통 이용 관광객은 오직 중문-서귀포 일대에서만 당일 여행시간을 소비하는 경우가 많다. 그런 와중에, 렌트카 이용 관광객 보다는 많은 관광지를 방문하고<sup>16)</sup>, 주로 도보를 통해 주변의 환경과 더욱 친숙해질 수 있는 기회를 갖게 되면서 또다른 경험을 한다고 할 수 있다. 이러한 방식의 차이를 모식도로 나타내면 다음의 <그림 10>과 같다. 그림의 (가)와 같은 방식이 방문장소들의 거리를 짧게 조정하여 단거리의 택시 또는 도보를 이용해 이동할 수 있게 구성함으로써, 대중교통 노선을 여러 번 이용해야 하는 수고를 덜고 따라서 대중교통 이용으로 인한 통행의 제약을 사전에 피할 수 있게 된다. 따라서, 이러한



<그림 10> 방문장소의 구성

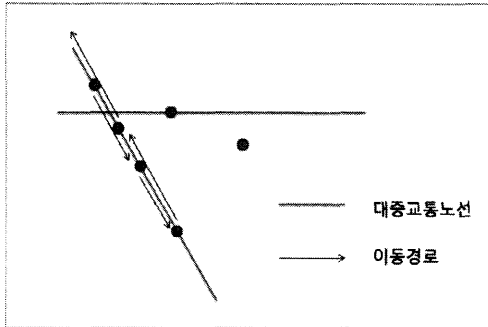
여정은 개별 통행별 이동 거리와 시간의 편차가 크기 쉽다. 반면, (나)와 같은 여정은 주로 개인교통 수단을 이용하는 관광객에게서 나타나며, 비교적 비슷한 거리와 시간 간격의 방문지들을 선택하여 여정을 구성한다.

② 같은 대중교통 노선상의 방문지 구성

또 다른 유형은 같은 대중교통 노선 상의 장소들만 방문하는 것이다. 똑같이 여러 방문지를 순환한 후 같은 숙소로 돌아오는 형태로 이동한다고 하더라도, 렌트카의 경우는 그 방문지들이 비교적 넓게 퍼져 있고 한번 지나간 경로는 되돌아가지 않는 데 반해, 대중교통 이용자들은 흔히 하나의 노선 상에서 움직이거나 같은 경로를 왕복하는 식의 통행을 한다.

이동의 공간적 범위는 한정적이지만, 장거리 이동의 반복으로 인한 시간 낭비를 방지하여 활용 가능한 시간을 확대하고, 따라서 같은 시간에 방문할 수 있는 장소의 수를 늘임으로써 결과적으로 방문 가능한 공간적 범위 또한 확대할 수 있는 가능성을 높이는 것이다. 대중교통이 발달한 대도시 지역이 아니라면 환승이 원활하게 이루어지기 어렵기 때문에, <그림 11>에서 보는 바와 같이, 대중교통 노선이 지나는 장소들 중에서도 같은 노선상에 있는 장소들로만 여정을 구성하여, 환승의 번거로움과 시간 낭비를 방지한다. 앞서 제시한 대중교통 이용을 제한하는 방문지의 구성 방식과는 달리 이러한 방식은 대중교통의 이용을 극대화 하는 방식으로 대중교통을 충실히 이용하면서도 최대한 효율적으로 움직일 수 있도록 방문장소를 구성하게 된다.

16) 중문-서귀포 일대를 관광한 관광객 중 대중교통 이용 관광객과 렌트카 이용 관광객의 1일 평균 중문-서귀포 내의 방문지 수는 대중교통 이용 관광객이 4.4곳으로 렌트카 이용 관광객(2.5곳) 보다 많다.



〈그림 11〉 같은 대중교통 노선상에서 이동하는 여정

대중교통을 이용하려는 관광객은 이용할 차량이 미리 정해지지 않았기 때문에, 지역의 교통 상황, 관광지의 지리적 분포, 관광객 자신의 신체적 상태 및 시간적 금전적 여유를 고려하여 하루하루의 여정을 구성해야 한다. 렌트카의 이용 관광객이라고 해서 이러한 사항들이 무시되는 것은 아니지만, 대중교통 이용 관광객의 경우 더 큰 영향을 받게 된다. 특정한 장소의 방문을 계획할 경우, 여행 전이든, 방문 전날이든, 방문 진전이든 여정을 구성하는 단계에서 대중교통의 시공간 불연속성에 의해 통행에 제약이 발생할 가능성이 있다. 이러한 제약 상황에 부딪혔을 때, 대응하는 방식은 관광객 저마다 다른 모습이었지만, 구간별 통행 분석을 통해 그 모습이 드러났고, 공통적으로 인지되는 방식의 패턴을 정리하였다.

대중교통의 시공간 제약에 대한 관광객의 대응 방식은 크게 복수의 교통수단을 결합하는 방식과 방문장소를 전략적으로 조직하는 방식 두 가지로

볼 수 있다. 두 가지 방식은 서로 완전히 독립적이지 않고, 의사결정의 과정에서 어느 방식을 먼저 택하느냐에 따라 나머지 방식이 후속 결정될 수 있다. 조사대상이 10개 팀의 통행일지 분석 결과, 이러한 방식들이 혼재하여 나타남을 알 수 있었다. 결과를 보면, 2개 팀에서 4가지 방식 모두 나타났고, 2개 팀이 3가지 방식, 3개 팀이 2가지 방식을 나타냈다. 이러한 결과는 한 팀의 경우라도 날짜별로 통행이 방식을 다르게 가져갈 수 있기 때문으로 해석되며, 체류기간이 길수록 그러한 경향을 보였다.<sup>17)</sup>

종합하면, 대중교통 이용 관광객들은 개인 교통수단이 없다고 할지라도, 대중교통의 제약, 즉 시공간적 불연속에 의해 자신의 통행을 제한하기 보다, 다양한 교통수단을 결합하여 이용하고 방문장소 및 여정을 전략적으로 구성함으로써 대중교통을 이용한 여행이 가질 수 있는 이동성의 제약에 대응하였다. 또한, 같은 관광객이라도 상황에 따라 적절하게 대응방식도 다르게 나타났다. 이는 제 3장의 결론에서 언급한 시공간의 불연속성과 관련 지을 수 있다. 대중교통을 이용하는 관광객의 경우 이용할 수 있는 시공간의 성격이 불연속적이기 때문에, 그 불연속 지점에서 통행에 대한 의사결정을 해야한다. 이러한 불연속 점이 많으면 많을수록 의사결정의 순간도 많아지고, 따라서 개인차에 의해 매우 다양한 통행의 양상이 드러날 수 있다. 대중교통을 주 이동수단으로 선택했다고 해서 선택할 수 있는 지리적 범위를 지역의 대중교통망에 국한시키는 것은 아니다. 오히려, 관광객 자신의 의지

17) 여행기간: 4가지 방식을 나타낸 팀(4박5일, 6박7일)  
3가지 방식을 나타낸 팀(4박5일, 3박4일)  
2가지 방식을 나타낸 팀(1박2일, 2박3일, 3박4일)

단, 한 가지 방식을 보인 3팀 중 두 팀은 여행 전 기간을 조사하지 못했기 때문에 제외하였다.

와 시간적, 금전적 상황, 수집할 수 있는 정보 등을 고려하여 시공간적으로 확대된 범위의 통행이 가능하다.

## 6. 결론

관광산업이 주요 산업부문으로 떠오르고, 관광객의 인구가 점점 늘어가고 있는 상황에서 관광학 또는 관광지리학에 대한 관심이 높아지고 있다. 교통은 관광이라는 활동을 가능하게 하는 가장 기본적인 요소이면서도 지금까지의 연구나 정책에서 그 중요성이 크게 부각되지 않았다. 특히, 국내에서 관광지역 내에서의 관광객의 통행에 대해서는 연구가 매우 미진하였다. 이러한 시점에서 본 연구는 제주도라는 국내 대표적인 관광지역을 사례로 관광이 이용하는 교통수단에 따른 통행의 시공간적 특성을 알아봄으로써 대중교통을 이용하는 관광객과 개인교통을 이용하는 관광객의 통행의 차이를 밝히고, 대중교통을 이용하는 관광객이 통행의 시공간적 제약에 대응하는 방식을 파악하였다. 연구 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 관광통행의 시간적 공간적 패턴은 교통수단별로 다르게 나타났다. 시간적 특성보다는 공간적 특성에서 차이가 보다 두드러졌다. 통행의 소요 시간에서는 차이가 크게 부각되지 않았으나, 하루 일정의 시작시각과 종료시각의 분포를 볼 때, 버스 이용자가 렌트카 이용자보다 하루 일정을 더 유연하게 소비하고 있는 것으로 드러났다. 통행의 공간적 특성은, 방문지들 사이의 통행 성격이나 이동수단, 거리, 시간 등은 고려하지 않고 전체적인 경로의 패턴만 파악했을 때, 렌트카 이용의 경우 다양한 유형의 분포를 보이지만, 대중교통 이용의 경우, 특정 유형에 집중적으로 분포하는 양상이 나타

났다. 이와 같은 통행의 시공간적 특성은 이용가능한 시공간의 성격의 차이는 연속과 불연속으로 설명할 수 있다. 개인교통수단을 이용할 경우, 그 수단은 언제 어디서나 연속적으로 이용할 수 있지만, 대중교통을 이용하는 경우, 이용할 수 있는 시간과 공간의 전체 범주 자체도 개인교통수단 이용에 비해 제한될뿐더러(운영시간과 노선), 이용가능한 범주 내의 시간과 공간이라 할지라도 그 성격은 불연속적이다(배차간격과 정류장). 따라서, 대중교통 네트워크가 매우 조밀한 대도시의 경우가 아니라면, 대중교통을 이용하는 관광객들의 통행은 불연속적일 수밖에 없고, 개인교통수단을 이용한 통행과는 차이가 있다.

둘째, 대중교통 이용 관광객들은 개인 교통수단이 없다고 할지라도, 대중교통의 제약, 즉 시공간적 불연속에 의해 자신의 통행을 제한하기 보다, 다양한 교통수단을 결합하거나 방문장소 및 여정을 전략적으로 구성함으로써 대중교통을 이용한 여행이 가질 수 있는 이동성의 제약에 대응하였다. 또한, 같은 관광객이라도 상황에 따라 적절하게 대응방식도 다르게 나타났다. 이는 시공간의 불연속성으로 다시 설명할 수 있다. 대중교통을 이용하는 관광객의 경우 이용할 수 있는 시공간의 성격이 불연속적이기 때문에, 그 불연속 지점에서 통행에 대한 의사결정을 해야한다. 대중교통을 주 이동수단으로 선택했다고 해서 의사결정시 선택할 수 있는 지리적 범위를 지역의 대중교통망에 국한시키는 것이 아니라, 자신의 의지와 시간적 여유 등을 고려하여 시공간적으로 확대된 범위의 통행이 가능하다.

위와 같은 결과를 통해, 대중교통을 이용하는 관광객들이 어떻게 여정을 진행시키고 있는지 확인할 수 있었다. 불연속적인 시공간에서 움직이는 대

중교통을 이용하는 관광객들은 그 불연속이라는 물리적 한계에 자신들의 통행을 제한시키기보다 관광지라는 낯선 곳의 환경과 지속적으로 상호작용하면서 새로운 장소를 소비해 나가고 있다. 여기에서 상호작용이란, 인지한 주변 여건과 자신의 요구를 취합하여 의사결정을 내리는 것을 의미하며, 따라서 이러한 의사결정점의 시공간 특성에 주목해야 한다.

여기에 관광교통으로서의 대중교통 정책에 시사하는 바가 있다. 첫째, 의사결정에 크게 영향을 주는 것은 관광객이 원래 가지고 있거나 의사결정의 순간에 외부로부터 얻을 수 있는 정보이다. 관광교통정책담당기관은 대중교통 관광객의 통행에서 주로 발견되는 시공간의 불연속점, 즉 주요 의사결정점의 시공간 분포를 파악하여 정보접근성을 향상시켜야 한다. 단순히 일방적으로 대중교통 노선이나 시간의 정보를 제공하는 것이 아니라, 대중교통 이용 관광객들이 통행 특성에 맞는 정보를 제공해야 한다. 둘째, 현 교통체계가 가지고 있는 대중교통의 시공간 불연속성을 약화시키는 노력도 필요하다. 단순히 관광객이 많이 찾는 방문지를 중심으로 교통시설의 확대를 계획할 것이 아니라, 대중교통 이용 관광객들이 통행 패턴의 면밀한 검토를 통해 이루어져야 할 것이다. 예를 들면, 대중교통 이용 관광객의 통행에 상당한 비중을 차지했던 도보 통행의 경우, 특정 구역의 도보 통행 환경을 개선시킴으로써 대중교통 이용 확대를 기대할 수도 있을 것이다.

대중교통을 마지못해 선택하는 이동수단으로 치부하기보다 개인교통수단을 이용한 여행과는 다른 여행을 경험하고 싶은 관광객이 선택할 수 있는 대안의 하나로 인식할 필요가 있으며, 대중교통 이용 관광객들의 통행을 이해해야지만, 지금까지 피

상적이거나 구호에 그쳤던 '대중교통 중심의 관광정책'을 구체화 할 수 있을 것이다.

## 참고문헌

### 1. 국내문헌

- 권영인 외, 2001, “관광교통대책”, 대한국토도시계획학회  
 권형희, 1994, “한반도 통일관광 교통체계 구상”, *관광지리학*, 4, pp.373-390.  
 김상훈, 1991, “통일을 전제한 한반도의 여가,관광공간의  
 재편성과 관광자원개발방향에 대한 재인식”, *관광  
 지리학*, 1, pp.57-87.  
 나중선, 이승곤, 2003, “남북한 관광자원 공동개발 정책에  
 관한 연구: 경의선 철도복원을 중심으로”, *관광연  
 구저널*, 17(1), pp.1-18.  
 노시학, 정은혜, 2004, “국내 관광지리학의 연구동향 분  
 석”, *관광연구저널*, 18(2), pp.323-336.  
 디트보스트, A. G. J., 1995, “관광객 행태와 시공간 분석의  
 중요성”, *관광과 공간변형(박석희 역)*, 일신사,  
 pp.217-238.  
 박성수, 조웅, 2002, “관광지 내부 교통으로서 관광케이블  
 카 도입방안에 관한 연구”, *관광정보연구*, 10,  
 pp.45-76.  
 박창수, “관광객 편의를 위한 지능형 교통체계 우선순위 선  
 정에 관한 연구”, *대한국토도시계획학회지*, 40(5),  
 pp.129-141.  
 신홍철, 2003, “아시아지역 크루즈 산업 활성화 방안에 관  
 한 연구”, *관광연구저널*, 17(2), pp.97-111.  
 심진범, 2006, “주 5일 근무제 확대 시행에 따른 지역관광  
 정책 대응방향”, *관광연구저널*, 20(3), pp.195-  
 206.  
 이장춘, 홍성식, 2002, “한국 관광교통의 발전방안”, *경기  
 관광연구*, 6, pp.103-127.  
 제주특별자치도, 2007, 2006 통계연보  
 제주특별자치도, 2008, 관광행정현황  
 제주특별자치도, 2008, 관광현황  
 제주특별자치도, 2008, 주요업무보고  
 제주특별자치도관광협회, 2007년 관광동향 및 2008년 전  
 망  
 한국관광공사, 2008, 국민여행 실태조사 2007  
 황경수, 김영란, 1999, “관광 교통 속성 평가를 통한 제주  
 도 관광교통정책방향모색”, *관광정책연구원*, 5(1),  
 pp.1-19.

### 2. 국외문헌

- Crouch, D., Aronsson, L. & Wahlstrom, L., 2001,  
 Tourist encounters, *Tourist Studies*, 1(3),  
 pp.253-270.  
 Fennell, D, 1996, A tourist space-time budget in the  
 Shetland Islands, *Annals of Tourism  
 Research*, 23(4), pp.811-829.  
 Gronau, W. & Kagermeier, A., 2007, Key factors for  
 successful leisure and tourism public  
 transport provision, *Journal of Transport  
 Geography*, 15(2), pp.126-135.  
 Hall, C. M., 2005, Reconsidering the geography of  
 tourism and contemporary mobility,  
*Geographical Research*, 43(2), pp.125-139.  
 Hoyer, 2000, Sustainable tourism or sustainable  
 mobility?, *Journal of Sustainable Tourism*, 8,  
 pp.147-160.  
 Hyde, K. F. & Lawson, R., 2003, The nature of  
 independent travel, *Journal of Travel  
 Research*, 42, pp.13-23.  
 Jenkins, J. M. & Walmsley, D. J., 1993, Mental maps  
 of tourists: a study of Coffs harbour, New  
 South Wales, *GeoJournal*, 29(3), pp.233-241.  
 Lumsdon, 2000, Transport and tourism: A  
 sustainable tourism development model,  
*Journal of Sustainable Tourism*, 8, pp.1-17.  
 McKercher, B. & Lau, G., 2006, Understanding tourist  
 movement patterns in a destination: A GIS  
 approach, *Tourism and Hospitality Research*,  
 7(1), pp.39-49.  
 McKercher, B. & Lau, G., 2008, Movement patterns of  
 tourists within a destination, *Tourism  
 Geographies*, 10(3), pp.355-374.  
 McKercher, B. & Lew, A. A., 2004, Tourist flows and  
 the spatial distribution of tourists, in Lew, A.  
 Hall, C. & Williams, A. (Eds.) *A Tourism  
 Companion to Geography*, Oxford: Blackwell,

housing environments: the case of Istanbul, Turkey, *Landscape and Urban planning* 39, pp.55-67.

Tyrväinen, L., 1997, The amenity value of the urban forest: an applicatoin of the hedonic pricing method, *Landscape and Urban Planning* 37[3-4], pp.211-222.

Wachs, M. · Kumara, T. G., 1973, Physical accessibility as a social indicator, *Socio-Economic Planning Sciences* 7(5), pp.437-456.

Weidman, S. · Anderson, J. R., 1982, Residents' perceptions of satisfaction and safety: A basis for change in multifamily housing, *Environment and Behavior* 14(6), pp.695-724.

Zimmerman, A. · Martin, M., 2001, Post-occupancy evaluation: benefits and barriers, *Building Research & Information* 29(2), pp. 168-174.