

제주특별자치도의 세계자연유산과 세계 7대 자연경관 선정에 따른 교통관리의 방향*

김 경 범 · 황 경 수

(제주대학교 행정학과 강사 · 제주대학교 행정학과 부교수)

<국문요약>

제주특별자치도는 유네스코(UNESCO)가 지정하는 세계자연유산, 생물권 보전지역, 지질공원 프로그램에 등재되었으며, 최근에는 세계 7대 자연경관으로 선정되었다.

본 연구의 목적은 세계적으로 인정받을 수 있는 수준 높은 교통은 물론, 세계 자연경관과 조화될 수 있는 교통, 그리고 자연경관의 보존과 함께 공존할 수 있는 교통을 만들기 위하여 여러 분야의 전문가들의 면접내용을 기반으로 하여 교통관리 측면에서 나아가야 할 방향을 제시하는 것이다.

제주로의 접근성 개선을 위하여 요트를 위한 계류장이 필요하며, 24시간 운영할 수 있는 공항시스템이 필요하다.

교통수요관리 측면에서는 교통량을 줄이기 위해 차량총량제 등의 높은 수준의 교통수요관리정책까지도 고려되어야 하며, 대중교통 측면에서는 환승센터를 설치하고 급행버스를 도입할 필요가 있다.

녹색교통 측면에서는 트램(TRAM)과 같은 무공해 교통수단이 도입이 필요하며, 자연경관 또는 지질공원 인근에 주차장을 조성하고, 일정거리를 두고 환승해서 자전거나 말, 도보 등으로 접근할 수 있도록 해야 한다.

* 본 연구는 2011년 12월 22일, 제주특별자치도가 주최하고 대한교통학회, 대한교통학회 제주지부, 제주대사회과학연구소가 주관한 "세계 7대 자연경관 선정에 따른 글로벌화 시대의 지속가능 녹색교통 정책방안 세미나"에서 발표했던 내용을 수정·보완한 것입니다.

교통관리 방향의 전환은 제주특별자치도 전 지역에서 빠른 속도 보다는 느낌이 가져다주는 여유로움과 아름다운 자연경관을 감상할 수 있도록 하고, 안전성을 확보한 도시가 조성될 것이다.

주제어 : 세계자연유산, 자연경관, 교통수요관리, 녹색교통, 접근성

1. 서론

제주특별자치도는 유네스코(UNESCO)¹⁾가 지정하는 세계자연유산, 생물권 보전지역, 지질공원 프로그램에 등재되었으며, 최근에는 세계 7대 자연경관으로 선정되었다. 이처럼 제주특별자치도의 이미지는 단순히 자연환경이 깨끗한 섬, 자연 경관이 뛰어난 섬에서 이제는 전 인류가 좋아하고, 방문하는, 그리고 보존해야 하는 섬이 되었다.

지금까지 우리는 제주특별자치도가 갖고 있는 아름다운 자연경관 속에 살아 왔으며, 앞으로도 이를 지속적으로 보존 및 관리하여 후대에게 물려주어야 할 소중한 자산을 유네스코 세계자연유산 등재 등을 통하여 다시 한번 더 깨닫게 되었다.

유네스코는 우리 인류의 보편적 가치를 지닌 자연유산 및 문화유산들을 발굴 및 보호, 보존하기 위하여 1972년 프랑스 파리에서 제17차 유네스코 총회에서 세계문화 및 자연유산 보호에 관한 협약(Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage)을 채택하였고, 1975년 12월에 발효되었다.

유네스코는 문화유산 및 자연유산은 현저한 가치를 지니고 있을 뿐만

1) 유네스코(UNESCO : United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization, 국제연합교육과학문화기구)는 국제연합전문기구의 하나로, 교육·과학·문화 등을 비롯한 광범위한 분야에서 국제 이해와 협력을 증진시키고 항구적인 세계평화 유지를 목적으로 하고 있다. 유네스코 본부는 프랑스 파리에 있고, 전 세계 73곳에 사무소와 부속 연구소를 두고 있다.

아니라 인류전체의 세계유산으로 보존될 필요가 있으며, 세계유산의 보존을 위하여 공동으로 원조하고, 유산보호에 참여하는 일이 국제사회 전체에 의무라고 하고 있다. 따라서 세계자연유산을 보호, 보존, 활용하고 다음세대에 전승시키는 것이 제주특별자치도의 일차적인 의무이기도 하다.

세계유산 관리를 위하여 호주에서는 세계유산만을 전담하는 부서가 문화재청에 마련되어 있고, 심의 및 자문역할을 하는 담당하는 위원회를 두고 있으며 국제협력 전문인력을 두어 협력적 네트워크를 강화하고 있다.²⁾

중국에서는 법률과 제도를 제정, 정비하여 법률시스템이 나날이 개선되고 있고, 보호시스템과 모니터링을 강화하는 한편, 과학적 연구의 추진과 보호자금의 투입 등에 진력을 다하고 있다.³⁾ 그리고 세계유산을 보유한 나라들뿐만 아니라 등재를 위하여 노력하는 많은 나라들이 세계유산의 보존과 관리대책을 마련하고 있는 실정이다.

본 연구의 목적은 세계적으로 인정받을 수 있는 수준 높은 교통은 물론, 세계 자연경관과 조화될 수 있는 교통, 그리고 자연경관의 보존과 함께 공존할 수 있는 교통을 만들기 위하여 여러 분야의 전문가들의 인식을 기초로 하여 교통관리 측면에서 나아가야 할 방향을 제시하는 것에 있다.

II. 세계유산 등의 등재 현황

제주특별자치도는 2002년에 유네스코에서 지정하는 생물권 보전지역으로 지정되었으며, 2007에는 뉴질랜드 크라이스트처치에서 열린 제31차 세계유산위원회에서 제주화산섬과 용암동굴(Jeju Volcanic Island and Lava Tubes)이라는 이름으로 세계자연유산으로 등재되었다. 유산명칭은 “제주화산섬과 용암동굴(Jeju Volcanic Island and Lava Tubes)”이

2) 주효진, 2009, 호주의 세계유산관리 정책에 관한 연구, 한국행정학회 추계학술대회, p.12.

3) 안가요, 2009, 중국의 세계문화유산 현황과 미래, 공주대학교 백제문화연구소, 백제문화, 제40호, p.44.

며, 지정된 유산으로는 한라산, 성산일출봉, 거문오름용암동굴계(거문오름, 뱀뒤굴, 만장굴, 김녕굴, 당처물동굴, 용천동굴 등)이다.

등재사유는 경관적 가치와 지질학적 가치가 탁월하다는 것으로, 제주특별자치도는 수많은 측화산과 세계적인 규모의 용암동굴, 다양한 희귀생물 및 멸종위기종의 서식지가 분포하고 있어 지구의 화산 생성과정 연구와 생태계 연구의 중요한 학술적 가치가 있으며, 한라산 천연보호구역의 아름다운 경관과 생물·지질 등은 세계적인 자연유산으로서 가치를 지니고 있다고 평가하였다.

제주특별자치도는 자연유산으로는 대한민국에서 최초로 유네스코 세계자연유산에 등재되었으며, 지정된 면적은 18,845ha이다. 이처럼 제주특별자치도가 유네스코에 의한 세계자연유산으로의 등록은 인류에게 있어 그 무엇과도 바꿀 수 없는 자원이 된다는 것이다.⁴⁾ 참고로 세계유산으로 등재된 우리나라의 유산 목록은 다음과 같다.

〈표 1〉 세계문화유산과 등재시기

연도	세계문화유산
1995년	석굴암·불국사, 해인사 장경판전, 종묘
1997년	수원화성, 창덕궁
2000년	경주역사지구, 고창·화순·강화의 고인돌 유적
2007년	제주 화산섬과 용암동굴(자연유산)
2009년	조선왕릉
2010년	하회·양동마을

자료 : 대한민국 문화재청 홈페이지. www.cha.go.kr, 2011.11.20 인출

게다가 제주특별자치도는 2010년에는 유네스코에서 지정하는 세계지질공원에 인증되었으며, 2011년 11월 12일 오전 4시 7분(그리니치 표준시 11일 오후 7시 7분)에는 스위스 뉴세븐원더스(New7Wonders)재단에

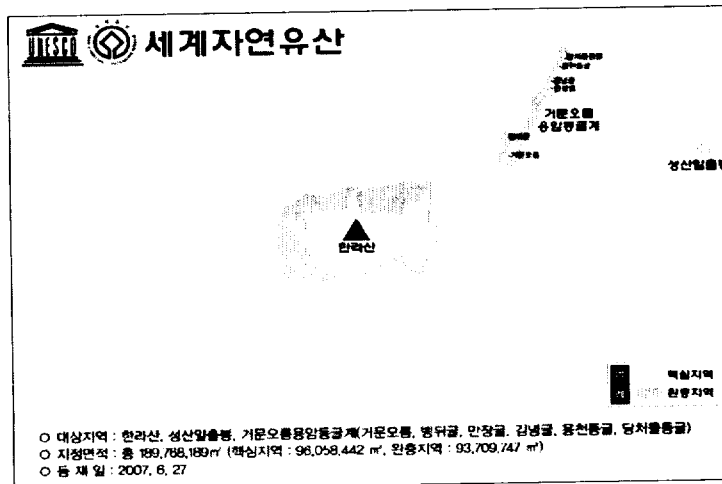
4) 조창민부, 2009, 일본의 세계문화유산 추진전략, 공주대학교 백제문화연구소, 백제문화, 제40호, p.18.

서 운영하는 세계 7대 자연경관에 선정되었다.



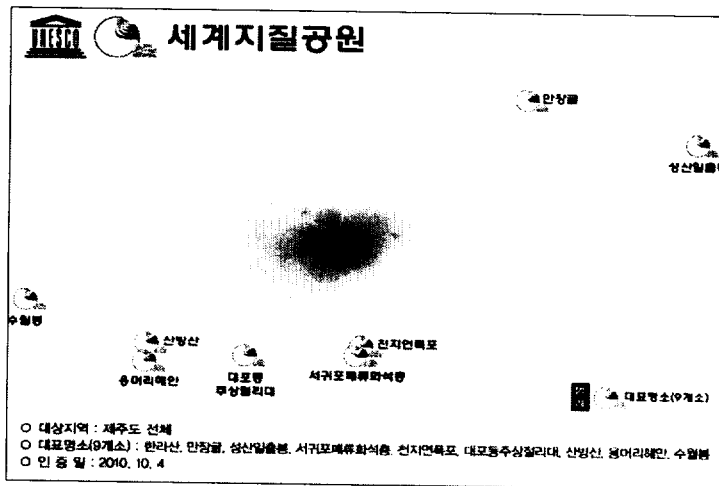
[그림 1] 생물권보전지역 지정현황

자료 : 제주특별자치도 세계자연유산관리 부서, 내부자료, 2011. 11.



[그림 2] 세계자연유산 지정현황

자료 : 제주특별자치도 세계자연유산관리 부서, 내부자료, 2011. 11.



[그림 3] 생물권보전지역 지정현황

자료 : 제주특별자치도 세계자연유산관리 부서, 내부자료, 2011. 11.

제주특별자치도는 28개의 최종후보지 중에서 남아메리카 아마존, 베트남 하롱베이, 아르헨티나·브라질 이과수 폭포, 인도네시아 코모도, 필리핀 지하강, 남아프리카공화국 테이블산 등과 함께 세계 7대 자연경관으로 선정되었다.

III. 세계 자연유산관리를 위한 교통에 대한 의견수렴

1. 면접대상자선정과 면접일시

세계 자연유산과 세계 7대 경관으로 선정된 제주특별자치도를 보존하고 그 상품가치를 제고시키기 위한 교통전략은 외국인 관광객들이 보다 많이 방문할 것이라는 국제화 측면에서 초점이 모아지며, 게다가 환경보존과 경관향유 등의 철학들이 포함되어 있다고 할 수 있다. 이러한 내용들을 각계 전문가들로부터 직접 일대일 면접방법을 이용하여 그 내

용을 정리하였다.

〈표 2〉 면접대상자와 면접 일시

면접일	면접대상자	전문분야
2011년 11월 22일	J00	항만관리 공무원
2011년 12월 01일	K00	언론인, 환경 전문가
2011년 12월 02일	Ch00	교통 전문가(서울)
2011년 12월 05일	J00	항공관련 전문가
2011년 12월 05일	B00	육상교통관련 전문가
2011년 12월 05일	K00	관광 전문가
2011년 12월 06일	L00	환경운동 전문가
2011년 12월 06일	K00	7대경관 관리 공무원

2. 면접내용 및 분야별 지향

1) 항만관리 분야의 지향

항만관리 분야의 전문가는 요트와 같은 개별연륙교통이 확대될 필요가 있다고 강조하고 있다. 비행기나 큰 시설물의 설치를 필요로 하는 교통수단도 많은 관광객을 수송하는 맥락에서는 중요하지만 요트와 같은 개별연륙교통이 확대될 필요가 있다고 강조하고 있다. 요트가 제주특별자치도를 찾게 하려면 각 항구마다 일정 크기의 요트접안 시설이 부분적으로 갖추어져 있어야 한다는 것을 지적하고 있다. 따라서 제주특별자치도의 대부분의 포구에 일정부분은 요트계류장을 설치할 필요가 있다는 것이다.

“요트와 같은 개별연륙교통이 확대될 필요가 있습니다. 각 항구마다 일정 크기의 요트접안 시설이 부분적으로 갖추어져 있다면 타 지역에서 제주지역으로 향하려는 요트들이 많이질 것입니다. 지금 현재에도 도두나 중문, 김녕 등의 포구에 요트계류장이 있습니다. 이러한 요트계류장이 제주특별자치도 전역으로 확대되기를 기대합니다.”

2) 환경분야의 지향

환경분야의 전문가는 K씨와 L씨를 대상으로 면접하였다.

환경분야의 전문가 K씨는 시설물 중심의 도로나 속도중심의 교통에서 역으로 시대를 회귀하여 자연중심의 교통으로 방향을 전환해야 한다고 지적하고 있다. 마차길이나 도로 없이 찾아가도록 하는 방법도 고려할 필요가 있으며, 도심에는 환승센터를 만들어서 공항과 항만으로 접근할 수 있도록 할 필요가 있다고 하였다. 게다가 해안도로에는 걷기편한 시설 등을 설치하여야 한다는 제안을 하기도 했다.

“기후와 기상, 대기를 이르는 천과 땅과 사람을 칭하는 地인간의 조화와 일치를 이루는 교통체계가 중요합니다. 마차길 조성, 도로없이 GPS로 찾아가는 트레킹길, 박석포장 길 등을 적극 모색할 필요가 있습니다. 현 산록도로에서 한라산 상위고도 측에는 건물을 건설하지 않듯이 도로도 비포장도로로 하는 방안이 모색되어야 합니다.

“자연→비포장길→마차→포장길→자동차→광로와 고속화도로”의 진화과정을 역으로 추진할 필요가 있습니다. 이를 역으로 다시 돌아가는 교통정책을 추진할 필요가 있습니다. 그러면 “광로와 고속화도로→포장길→비포장길→자연”으로 추진하는 과정으로 추진하게 됩니다.

말(馬)이 주요 교통수단일 때 제주에서 역참의 역할은 ‘원’이 하였습니다. 각 ‘원’의 위치에 말과 자전거 등의 센터를 만들어서 말(馬교)을 이용한 교통체계를 갖출 필요가 있습니다.

제주공항과 환승센터, 그리고 제주항을 연결하는 상시 버스노선을 만들 필요가 있으며, 환승센터는 공항터미널과 제주항터미널을 연결시키도록 할 필요가 있습니다.

해양도시의 매력을 살리기 위해 바닷가와 해안도로에는 걷기에 편리하도록 각종 시설(street furniture)을 설치해주어야 합니다. 그렇게 함으로써 해안도로를 찾는 이용객이 많아질 것입니다.”

환경전문가인 L씨는 도로에 인공시설을 최소화하자는 것을 제안했다. 미국의 사례를 들면서 경관을 보호하는 것이 중요하기 때문에 미국의

국립공원과 같이 교통관련 시설을 최소화하고 운전자들이 조심스럽게 접근하도록 유도하는 것도 방안이라는 지적을 했다.

“캘리포니아 1번 도로나 미국 국립공원 도로 등에서는 깎아지른 듯한 도로이지만 가드레일을 설치하지 않을 정도로 인공시설물은 설치하지 않고 있습니다. 그리고 기하구조적으로 속도를 줄일 수밖에 없도록 만들었습니다. 우리 제주특별자치도도 이렇게 인공시설을 줄이고 자연스러운 도로를 만드는 작업이 필요합니다.

미국의 경우를 참고하면 경관을 중요시하는 공원지역 등과 같이 자연을 그대로 유지 보존해야하는 지역에서는 낙석지역표지판, 불조심표지판, 그 외의 사설관광지 표지판 등 인공시설물은 설치하지 않는 것이 바람직합니다.

양방향 2차선도로이지만 일정거리를 두고 저속차량을 위한 공간(이는 양보차로나 추월차로보다 환경보존에 더 적극적인 개념임)을 만들어 저속차량이 잠시 기다리는 동안 플래툰(저속차량에 의한 자동차의 무리)을 이루었던 차량들이 지나가도록 하면 도로 확장 없이 원활한 소통을 기할 수 있으며, 자연을 보호할 수 있습니다. 특히 5.16도로나 1100도로의 경우도 확장보다는 이러한 기법으로 도로를 보호하는 것이 바람직할 것입니다.”

3) 교통분야의 지향

교통전문가에 대한 면접은 두 명에게 실시되었다. 제주특별자치도와 서울지역의 전문가를 대상으로 하였다.

서울지역의 교통전문가 Ch씨는 제주특별자치도는 안전한 도시를 만들어야 할 필요가 있다고 하였다. 그 일환으로 도로 및 교차로의 기하구조, 신호체계 등을 개선하는 TSM(Transportation Systems Management : 교통운영체계 개선방안)을 제안하였고, 교통수요관리를 통한 차량제한 정책을 강조하였다. 그리고 녹색교통이라는 이름하에 트램(TRAM), 자전거, 보행 등 자연친화적이고 사람친화적인 교통수단들을 도입할 필요가 있다고 하였다.

“Slow City와 사망교통사고 제로섬을 지향하는 TSM(Transportation Systems Management : 교통운영체계 개선방안)을 실시할 필요가 있습니다. 기하구조와 도로, 신호체계, 보행과 자전거의 운영체계를 개선하는 계획을 수립하는 것이 필요하며, 적극적인 교통수요관리를 할 수 있는 차량제한 정책을 고려할 필요가 있습니다.

녹색교통혁명이라 할 수 있을 정도로 전체적으로 교통의 맥락을 바꾸어야 합니다. 그 일례로 트램은 제주 교통의 맥락적 기준이 될 수 있습니다. 이제는 경제적인 관점으로 제주교통을 보기보다는 자연친화적이고 사람친화적인 차원에서 규정해야 할 것입니다.”

제주지역의 교통전문가 B씨는 시티투어버스의 공급을 확대하여 지역 주민들과 관광객들이 대중교통을 이용할 수 있어야 할 것으로 지적하면서 지금과 같은 공급으로는 수요를 창출하기 어렵다고 지적했다. 그리고 대중교통이 목적지까지의 도달시간을 줄이기 위한 방안이 필요하며, 그러기 위해서는 급행노선을 만들 필요가 있다고 지적하였다. 앞으로 도로의 신설 보다는 안전시설에 집중해야 하며, 경유나 휘발유 등을 사용하는 교통수단을 없애는 정책을 쓸 필요가 있다고 지적하였다. 외국인에게는 외국어로 된 교통정보를 제공할 수 있는 방법들을 찾아볼 필요가 있다고 제안하였다.

“공영 시티투어버스를 활성화할 필요가 있습니다. 해안도로를 운영하는 버스의 배차시간이 1시간정도입니다. 기다리는 시간이 너무 길어서 문제가 되었다고 봅니다. 배차시간을 줄여서 운행하는 버스들이 상시 관광객에게 보이도록 할 필요가 있습니다.

제주특별자치도 도심과 교외지역의 주요 지점을 연결하는 직행버스가 필요합니다. 서울 공항철도 급행 9호선을 선호하는 경향을 참고할 수 있습니다. 제주시에서도 10개 이상 정류소 넘지 않게 직행버스를 순환버스로 만들면 가능할 것임. 현재는 직선거리 10분 거리를 대중교통으로 40분으로 가기 때문에 문제입니다. 20분이내로 줄어줄 수 있도록 하는 방안이 필요합니다. 그러기 위해서는 급행버스를 만들 필요가 있습니다. 대중교통의 경쟁력 있는 이동성 확보가 필요합니다. 버스우선 신호체계를

만들어주면 보다 효과가 있습니다. 시외버스도 급행으로 만들어서 운영하는 방안을 모색할 필요가 있습니다.

앞으로는 도로신설은 제한하고 그 비용을 도로의 안전관리와 자전거에 대한 지원으로 전환하는 것이 바람직할 것입니다. 같은 맥락으로 향후 20년을 목표로 제주특별자치도에서는 경유나 휘발유를 사용하는 교통수단을 없애는 방안을 마련할 필요가 있습니다. 지금부터 준비해야 할 필요가 있습니다.

외국인에게 외국어로 교통관련 정보를 제공할 수 있을 만큼 외국어에 대한 서비스가 향상되어야 합니다. 그리고 교통방송도 만들어야 하고, 전광판, 모바일, 인터넷 등으로 교통상황을 알리는 작업을 더 확대해야 할 필요가 있습니다.”

4) 항공분야의 지향

항공분야의 전문가와 면접한 내용을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 국내선으로 SLOT(항공기 운항시각)이 다 채워지고 있는 상황을 지적하면서 국제선 운항횟수를 확보할 수 있는 운영체계가 필요하다고 지적하였다.

둘째, 현재의 제주국제공항은 국내선 전용으로 활용하고, 24시간 자연스럽게 소음의 장애없이 운영할 수 있는 신공항이 필요하다고 지적했다.

셋째, 여행객들이 청사내에 설 수 있는 여유공간 확보가 가능할 만큼의 청사가 필요하다고 지적했다.

넷째, 동남아지역 경유 환승승객들이 제주국제공항에서 환승할 수 있도록 부대시설을 일본 최고의 공항수준으로 만들 필요가 있다고 제안했다.

“국제화가 더욱 가속화 될 것입니다. 정해진 SLOT(항공기 운항시각)에 국내선이 많아서 국제선을 위한 여유가 부족해지는 문제가 있습니다. 그래서 국내선이 많은 것이 국제관광지로의 도약에 문제가 될 수 있으며, 이러한 문제를 해결하기 위해서는 국제선 운항횟수를 확보해야 합니다.

현 제주국제공항은 공식적으로는 24시간 공항이지만 실질적으로는 6시부터 - 오후 11시까지만 제한운영하고 있습니다. 여행일정상 국제여행객

은 심야나 새벽에 이용하기를 원하는 경우가 많습니다. 실제 24시간 운영할 수 있는 공항이 필요합니다. 국제선 전용으로 공항 1개가 필요합니다. 현재 공항은 국내선으로 쓰는 것이 방안일 수 있습니다.

국제공항의 역할을 하기 위해서는 여행객들이 침사내에서도 쉴 수 있는 여유 공간이 필요합니다. 화물청사와 기존청사를 연결해서 일원화시키면 공간의 확보가 가능할 듯합니다. 기존 공항을 계속 사용할 경우 신청사계획을 수립하여 장기적으로 추진할 필요가 있습니다.

공항인근에 호텔, 카지노, 기타 운동이나 사우나 휴식시설이 필요합니다. 환승승객들을 위한 시설을 적극적으로 건설해야 합니다.

동남아 경유 환승승객들이 이용할 수 있는 시설이 될 수 있습니다. 보통 나리타 등에서 환승하는 것을 제주에서 환승할 수 있도록 유도할 필요가 있습니다. 국제선 공항 내에 대형 쇼핑센터를 설치할 필요가 있습니다."

5) 관광분야의 지향

관광분야 전문가와 면접을 했다. 우선 세계자연유산 중의 하나인 거문오름과 용암동굴계를 연결하는 마로(馬路) 건설을 제안했다. 그리고 비행기 착륙시에 지상을 보면서 즐길 수 있는 랜드마크 혹은 제주특별자치도 홍보를 위한 시설물 등을 설치할 필요가 있다고 제안했다. 시·내외버스 등 교통수단에 제주특별자치도의 국제적인 홍보를 위해 'UNESCO Jeju 또는 New 7wonders Jeju'라는 이미지를 부착하도록 유도할 필요가 있다는 지적을 했다. 제주특별자치도내에 전기차를 도입할 경우 세계자연유산의 청정이미지와 연계시킬 필요가 있다고 지적했다.

"세계자연유산 등재의 키포인트였던 거문오름과 용암동굴계(만장굴, 당처물 동굴 등)를 연결하는 마로건설(마차와 승마를 통한 slow road화 방안)이 필요합니다. 기존 도로 옆으로 마차와 말이 다닐 수 있는 갓길을 만드는 방법(특별한 포장 필요 없이 공간만 확보)이 있습니다. 현재 기존 도로에는 차량들이 많이 다니지 않고 있기 때문에 활용가능성 높다고 할 수 있습니다.

비양도 지경에서부터 제주공항까지, 그리고 함덕지경에서 부터 제주공항까지 비행기가 착륙하는 항로지역에 세계자연유산과 7대 자연경관을 홍보할 수 있는 정원이나 인공구조물을 조성할 필요가 있습니다. 이는 항공이용객관련 홍보와 볼거리의 서비스차원일 수 있고, 새로운 관광상품이 될 수도 있습니다.

시·내외버스와 전세버스, 도내에서 운영하는 렌터카, 택시외부에 이미 사용하고 있는 'Only Jeju'라는 문구보다는 'UNESCO Jeju 또는 New 7wonders Jeju'라는 이미지 표시를 할 필요가 있습니다.

제주특별자치도내 도입 전기 자동차는 7대 경관 또는 세계자연유산의 이미지에 맞도록 청정 교통수단이라는 점을 부각시키는 작업 필요합니다. 따라서 전기자동차가 제주특별자치도에서 활성화될 수 있도록 할 필요가 있습니다."

6) 세계 7대 자연경관 관리분야의 지향

세계 7대 자연경관과 세계자연유산관리 공무원 K씨와 면접을 했다. K씨는 도로의 시설물을 활용하여 세계자연유산 등을 홍보하자는 제안을 했다. 특히 강조한 것은 세계지질공원의 경우는 4년마다 평가를 받게 되어있으므로 지표를 확인하고 관리할 필요가 있다고 제안했다. 지질공원의 경우 지반을 보호해야 하는 문제 등이 있으므로 자전거나 말 등을 이용하는 쪽으로 지향하는 것이 바람직하다고 제안했다. 수월봉이나 성산포 등의 주차장은 지질공원과 거리를 두어 원경에서 관람하면서 접근할 수 있도록 유도할 필요가 있다는 제안을 했다.

"세계자연유산의 하나인 하롱베이의 경우 도로의 볼라드, 가로등 등에 세계 자연유산 마크를 붙여서 홍보하고 있습니다. 우리 제주특별자치도에서도 도로의 시설물 등을 활용하여 세계자연유산 등을 홍보할 필요가 있습니다.

세계지질공원의 경우 평가기준에 접근성관련 지표가 있습니다. 이를 지표로 하여 관리전략을 수립할 필요가 있습니다. 지표내용을 예를 들면 세계에서 제주에 찾아오기 편리함과 VISA없이 들어올 수 있는지의 여부,

자동차의 이동도 편리하도록 하였는지의 여부, 세계지질공원 인근거리에 들어오면 자전거를 이용하도록 하는 등의 교통전반의 내용이 포함되어 있는지의 여부 등이 포함되어 있습니다.

자연유산은 6년마다, 생물권 보전지역은 10년마다 정기보고를 하게 되어 있습니다, 지질공원은 4년마다 재평가를 받게 되어있습니다. 따라서 제주특별자치도에서는 세계자연유산과 생물권 보전지역, 세계지질공원 등의 유지와 관리, 활용(교육과 관광 등) 등의 차원에서 많은 노력이 필요합니다.

지질공원에서는 지반의 문제, 공해의 문제로 인해 교통에 관심이 많습니다. 자전거와 말(horse)을 이용한 교통, 보행 등에 관심을 많이 가질 필요가 있습니다.

수월봉의 경우 조금 떨어진 곳에 주차장이 필요합니다. 수월봉내로 자동차가 진입하는 일은 최소화해야 합니다. 그리고 성산포의 경우에도 주차장을 성산포 일출봉 권역 밖에 위치하도록 하는 것도 하나의 방법입니다. 떨어진 곳에서 승용차에서 하차하고, 전체적인 모습을 보면서, 자전거, 말, 보행 등으로 접근하도록 하는 것도 좋은 방법이 될 수 있습니다.”

N. 면접내용 고찰과 교통관리 방향

1. 면접내용 고찰

면접을 통해서 각 계의 전문가들은 세계자연유산 관리를 위해 교통전문가 이상으로 각 영역에서 많은 고민을 하고 있었다는 것이다. 그리고 그 내용들은 현실적합성에 초점을 두기도 하였지만 장기적으로 바람직하다고 생각하는 이상적인(Ideal type) 의견들이 있었다는 점이다.

세계자연유산과 세계 7대 자연경관 관리를 위해서 종합적인 교통대책이 필요하며, 각 분야의 협조가 필요하다는 것을 알 수 있었다. 따라서 “세계자연유산과 세계 7대 자연경관 관리를 위한 거버넌스” 체계를 구축하는 것도 하나의 방안일 수 있다.

2. 세계자연유산과 세계 7대 자연경관 관리를 위한 교통관리의 맥락

세계자연유산과 세계 7대 자연경관 관리를 위해서는 교통혁명의 패러다임을 만들어야 하며, 다음과 같은 교통정책 방향이 필요하다.

- 교통정책은 자동차와 속도중심의 교통에서 안전, 녹색, 경관향유의 방향으로 전환되어야 한다.
- 현재보다 더욱 강화된 교통수요관리 정책을 추진하여야 하며, 보다 나아가서는 차량총량제 도입까지도 검토하여야 한다.
- 세계자연유산 주변에서는 자연스럽게 차량이 속도를 줄이도록 도로의 기하구조를 변경하여 보행자 등의 안전성 확보와 세계자연유산의 훼손을 방지하여야 한다.
- 자가용 승용차로 세계자연유산에 가까이 접근하는 경우에는 주차요금, 탄소유발금 등 경제적인 비용을 부담하도록 한다.
- 화석연료를 사용하여 이산화탄소를 유발하는 교통수단이 없는 탄소제로 녹색환경의 섬을 조성해야 한다.
- 사망교통사고 제로인 섬을 지향하는 정책을 수립하고 운영한다.
- 교통수단을 경제적, 정부회계적 개념으로 보는 틀에서 환경보호차원에서의 투자개념으로 바꾼다.
- 환경훼손을 최소화하기 위해 자가용 승용차의 교통비용을 증가시켜야 한다. 이는 환경훼손을 최소화시키기 위한 전략으로 환경보존을 위하여 자가용 승용차에게 비용을 부담하게 하고, 교통의 편의를 쫓던 방식과 철학을 이제는 끝내야 한다.

3. 세계지질공원 등의 평가지표에 따른 관리

세계지질공원에 대하여 4년에 한번 평가를 받을 때, 세계지질공원의 평가지표 내용을 기준으로 하여 대책을 수립해야 할 것이며, 그 내용은 다음의 <표 3>과 같다.

〈표 3〉 세계지질공원 평가지표 중 교통관련 항목

<p>1) 접근성</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 신청지역에 대중교통을 이용하여 갈 수 있는가? ② 관광객 전용 운송수단을 제공하는가? ③ 대중교통이 도보코스, 자전거코스와 연계되어 있는가? ④ 주차시설과 귀 기관에서 개발한 코스들이 연결되는가? ⑤ 주차장에 화장실이 있는가?
<p>2) 관광객들에게 사전에 지역내의 대중교통에 대해 알려주고 이용하도록 권장하는가?</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 지역 홍보자료(전단, 팸플렛, 인터넷)에 대중교통 정보가 포함되어 있다. ② 신청지의 홈페이지, 또는 지역 관광단체나 다른 단체에서 보유한 인터넷 상의 시간표와 교통정보가 연계되어 있다. ③ 대중교통, 자전거나 다른 형태의 환경친화적 교통수단을 이용하는 관광객에게 혜택은?
<p>3) 승마, 카누, 자전거와 같은 활동을 위해 어떤 종류의 기반시설이 있는가?</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 관광, 과학적으로 주요한 관심 지점들을 포함하는 보도의 조직망 ② 일정하고 규격에 맞는 코스 표지판 ③ 기반시설의 정기적인 점검과 즉각적인 수리 ④ 하이킹, 자전거 등을 위한 특별지도와 정보지 ⑤ 특별한 주제(광업, 고고학, 건축학 등 이전에 다른 제목 하에서 점수에 포함되지 않았던)에 관한 코스가 최소한 1개 ⑥ 회원단체가 제공하거나 적극적으로 후원하는 안내원과 함께하는 자전거관광 혹은 도보관광 ⑦ 회원단체가 제공하거나 적극적으로 후원하는 자전거, 도보 여행으로 호텔, 식사 등을 포함하는 패키지 여행 ⑧ 회원단체가 제공하거나 적극적으로 후원하는 화물수송까지 포함한 며칠간의 패키지 여행

제주특별자치도는 평가지표의 항목에 따라 구체적인 전략을 수립해야 할 것이며, 제주특별자치도의 다양한 교통정책을 종합하여 평가지표의 맥락에 맞도록 재분류 및 정리가 필요하다.

4. 교통관리를 위한 구체적 전략

본 항에서는 면접을 통하여 파악된 내용들을 중심으로 하여 구체적인 전략을 제안한다.

1) 연륙교통 및 제주로의 접근성 부문

연륙교통 및 제주로의 접근성과 관련한 구체적인 전략들은 다음과 같다.

첫째, 연륙교통으로서 개별 교통의 대표적인 교통수단인 요트들이 자연스럽게 접안할 수 있도록 일정크기 이상의 항구에는 요트를 위한 계류장을 설치할 필요가 있다.

둘째, 승객들이 이용하는 여객청사의 쾌적성을 담보할 수 있는 공간과 새로운 시설이 필요하다.

셋째, 공항인근에 환승객들이 쉴 수 있는 복합공간이 필요하다.

넷째, 24시간 운영할 수 있는 공항시스템이 필요하다. 그 방법은 다양할 수 있지만 24시간 국제선이 이착륙할 수 있는 독립적인 활주로가 담보되는 공항개념이어야 한다.

2) 교통수요관리 부문

제주특별자치도의 교통량을 줄이기 위해서는 차량총량제 등의 높은 수준의 교통수요관리정책까지도 고려되어야 한다. 지금도 실시하고 있지만 차고지증명제와 주차장의 유료화 등의 교통수요관리정책만으로는 한계가 있다. 따라서 번호판경매제라든가, 차량총량제 등을 통한 차별화 정책까지도 고려할 필요가 있다.

3) 대중교통 부문

대중교통수단 부문의 구체적인 교통전략 방안은 다음과 같다.

첫째, 제주공항과 부두를 연결하는 노선, 그리고 공항과 항만터미널 사이를 연결하는 환승센터를 건설할 필요가 있다.

둘째, 공영 시티투어버스를 관광지와 올레길 등에 적극적으로 투입을 확대해야 한다.

셋째, 급행 시내버스, 급행 시외버스 등을 적극 도입할 필요가 있다. 모든 정류소를 경유하지 않고 주요 결점점 또는 환승센터만을 경유하는 간선급행버스(BRT : Bus Rapid Transit)를 운행하는 것이다.

4) 녹색교통 부문

녹색교통 부문의 구체적인 교통관리 전략은 다음과 같이 제안한다.

첫째, 트램이 제주교통의 대표적인 지표가 되도록 규정하여 트램을 건설하도록 해야 한다.

둘째, 거문오름과 용암동굴계를 연결하는 마차로(馬車路)를 조성할 필요가 있다.

셋째, 지질공원의 평가표 중 접근성과 대중교통, 그리고 승마, 카누, 자전거 등에 대한 기준정립과 지속적 관리가 필요하다.

넷째, 지질공원 인근에는 주차장을 조성하여 일정거리를 두고 환승해서 자전거나 말, 도보 등으로 접근할 수 있도록 해야 한다.

다섯째, 산록도로의 한 차로 부분 비포장도로화(일방통행 적극 도입) 그리고 마차길 조성을 할 필요가 있다.

5) 이미지 부문

교통정보와 이미지 부문의 전략들은 다음과 같다.

첫째, 비행기들이 착륙할 때 비행기내에서 볼 수 있도록 세계자연유산 등등의 홍보물을 만들 필요가 있다.

둘째, 각종 교통수단에 UNESCO Jeju 혹은 New 7wonders Jeju 문구를 붙이도록 할 필요가 있다.

셋째, 외국인에게 외국어로 교통정보를 줄 수 있는 다양한 방법을 모색할 필요가 있다.

6) 도로의 설계 부문

도로의 설계 부문의 교통전략들은 다음과 같다.

경사가 있는 도로 또는 굽은 도로라 하더라도 인공구조물을 최소화하고, 직선화하지 않도록 하여 구조적으로 속도를 감소시킬 수 있도록 한다. 도로의 확장보다는 추월차로, 양보차로 혹은 저속차량이 일시 대기하여 보다 빠른 차량군을 통과시킬 수 있는 대기 공간과 같은 시설을 설치하는 방향으로 전환해야 한다.

세계 자연유산 접근로 일정거리 또는 지역 내에서는 도로의 색이나 가로가구(street furniture) 등을 일정한 색과 모양으로 정리하여 세계자연유산 지구에 도달하였음을 자각하게 하고 보다 많은 관심과 주의가 필요함을 필요함을 스스로 느끼도록 하는 기법 도입이 필요하다.

제주특별자치도 전 지역에 대하여 교통체계개선사업(TSM)을 실시하여 빠름의 속도보다는 느낌이 가져다주는 여유로움과 아름다운 자연경관, 그리고 안전성을 확보한 도시가 조성되어야 한다.

V. 결론

제주특별자치도는 세계자연유산, 생물권 보전지역, 지질공원 프로그램에 등재되었을 뿐만 아니라 최근에는 세계 7대 자연경관으로 선정되어, 제주특별자치도의 자연경관이 탁월함에 대해서는 두말할 여지가 없음을 다시 한번 입증하였다.

이제는 우리에게 자연경관의 아름다움을 보존하고 후대에 그대로 전승할 의무가 주어졌다. 그리고 주어진 의무를 준수하기 위해서는 주요 교통선진국들이 이미 시행하여 도시의 다양한 교통문제뿐만 아니라 주차문제, 대기오염 감소 등의 문제해결에 기여하고 있는 교통수요관리 정책에 대한 고려가 필요하다.⁵⁾

제주특별자치도가 지속가능한 녹색성장을 위해서는 기존의 자동차 및

공급 지향의 정책을 포기 또는 결별하여 인간지향 및 교통수요에 적극적으로 대응하는 교통수요관리 정책을 지향하고, 교통수단 측면에서도 화석연료를 사용하는 교통수단에서 벗어나 친환경적인 교통수단 이용촉진과 대중교통의 효율성을 높여 휘발유, 경유 등 화석연료 사용을 감소 시킴으로써 대기오염, 소음증가, 생태계 파괴 등과 같은 사회적 비용을 감소시킬 수 있는 교통정책들이 병행되어야 한다.

참고문헌

- 김경범, 2012, 교통정책 순응모형 구축에 관한 연구, 제주대학교 대학원 행정학과 박사학위 논문, p.146.
- 대한민국 문화재청 홈페이지, www.cha.go.kr, 2011.11.20 인출.
- 안가요, 2009, 중국의 세계문화유산 현황과 미래, 공주대학교 백제문화연구소, 백제문화, 제40호, p.44.
- 조창민부, 2009, 일본의 세계문화유산 추진전략, 공주대학교 백제문화연구소, 백제문화, 제40호, p.18.
- 주효진, 2009, 호주의 세계유산관리 정책에 관한 연구, 한국행정학회 추계학술대회, p.12.
- 제주특별자치도, 2009, 제주도 세계지질공원 신청서.
- 제주특별자치도, 2011, 지속가능 녹색교통 정책방안 세미나.
- 제주특별자치도, 세계자연유산관리 부서 내부자료, 2011.11.
- ICLEI-Local Governments for Sustainability, 2011, 지속가능한 개발을 위한 국제포럼.
- World Heritage Centre, 2011, Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention.

5) 김경범, 2012, 교통정책 순응모형 구축에 관한 연구, 제주대학교 대학원 행정학과 박사학위논문, p.146.

<ABSTRACT>

**The direction of traffic management in Jeju
according to being selected as World Natural
Heritage and the Seven Natural Wonders**

Kim, Kyung-Bum

(Lecturer in Public Administration, Jeju National Univ.)

Hwang, Kyung-Soo

(Associate Professor in Public Administration, Jeju National Univ.)

Jeju was named as Geoparks and World Natural Heritage by UNESCO. Jeju has been recently selected as the seven natural Wonders of the world.

The aim of this study is to provide the direction in terms of traffic management in Jeju based on experts interview in various fields.

In order to improve the accessibility to Jeju for a yacht marina will be prepared and to operate the airport for 24 hours a day is required in jeju. Even the highest level of transportation demand management policies such as Certificate Of Entitlement(COE) should be considered in order to reduce traffic in terms of transportation demand management.

Build the transit transfer center and Bus Rapid Transit should be operated in terms of public transportation. In terms of green transportation the introduction of non-polluting mode of transportation such as trams is required, Parking should be builded near Geoparks and World Natural Heritage Site. So Transit and destination should be

moved.

The Aesthetics of slowness in Jeju will bring you the relaxation as well as the beautiful natural scenery. In addition, the safety will be ensured in Jeju.

Key words : World Natural Heritage, Natural Wonders, Transportation Demand Management, Green Transportation, Accessibility