

濟州市의 觀光機能性에 關한 地理學的 考察

- 觀光産業을 中心으로 -

宋 成 大

< 目 次 >

- | | |
|-------------------|-------------------|
| I. 序 論 | Ⅲ. 觀光産業의 配置와 空間分化 |
| Ⅱ. 觀光産業의 發達과 地位 | 1. 觀光産業의 配置 |
| 1. 人口增加와 産業構造의 變遷 | 2. 觀光産業의 空間立地와 分化 |
| 2. 觀光産業의 發達과 觀光動態 | Ⅳ. 結 論 |

I. 序 論

1. 研 究· 目 的

地理學, 특히 人文地理學은 人間에 의해 이루어지고 있는 政治·經濟·社會·文化 등의 各種 人文現象을 學的으로 研究하는 分野로서 認定되는 것은 너무나 잘 알려진 事實이지만 이것은 時間과 空間에 따라서 그 內容은 달라진다고 봐야 할 것이다.

오늘날 社會現象의 하나로서 중요시 되는 것은 餘暇活動 或은 觀光活動으로서 이것은 部分的 이라기보다 大衆化되고 있으며 일반적인 現象으로 받아들여지고 있다.¹⁾ 이러한 意味는 또한 종래에 없던 새로운 機能이 地域에 發生하고 있음을 示唆하고 있다.

그럼에도 불구하고 이러한 餘暇 및 觀光現象에 對한 地理學的 研究는 극히 低調한 狀態를 면치 못하고 있는 실정이다. 물론 이러한 결과는 觀光活動이 時空을 초월하여 全地表에 普遍的으로 나타나는 것이 아니라 그것에 극히 制約을 받는 活動이기 때문인 것은 인정된다.

1960年代에 접어들면서 우리나라도 工業化가 이루어지고 이에 따라서 觀光活動도 大衆化되기 시작하면서²⁾ 觀光現象을 研究對象으로 하는 觀光地理學이 胎動을 하게 되었고 研究實績도 漸

1) Edmund W. Gilbert, Land and Leisure, Associated University Presses, 1971, pp.15~23.

H. Robinson, A. Geography of Tourism, London, Macdonald and Evans, 1976, pp.18~19.

2) 金相勲外, 韓國觀光地理, 貿易經營社, 1974, pp.56~57.

증하기 시작했다.

1960年代의 이러한 觀光化의 물결은 全國의 邊境地帶에 특히 새로운 機能을 賦與하여 地域 成長을 促進시켰는데,³⁾ 그 중의 하나가 濟州市로서 本都市는 地方中小都市로서 近代都市成長의 基盤이 되는 工業的 特殊機能이 극히 貧弱함에도 不斷한 成長이 계속되고 있는 特徵있는 都市가 되고 있다.

따라서 本稿에서는 機能複合 或은 工業化에 따라 成長하는 都市로서가 아니라 觀光이라는 特殊機能의 增大에 따라 成長하는 觀光都市로서의 濟州市를 研究對象地域으로 選定하고 本都市 成長의 根本이 되는 觀光産業을 中心으로 하여 地域性を 究明하고자 한다.

2. 研究方法 및 範圍

濟州市의 觀光機能特化度を 把握하기 위하여 人口增加와 産業構造上的 觀光産業要素들의 地位變化와의 關係를 比較함과 同時에 都市의 一般的 機能, 人口規模, 立地 등에서 濟州市와 類似的한 地方中小都市인 春川, 群山, 裡里, 麗水, 慶州 등을 추출하여 比較하였는 바 그 指標는 觀光의 基本的 3大構成要素중에 두개에 해당하는 料食宿泊業과 交通業⁴⁾ 그리고 觀光商業機能의 代表的인 土產品販賣業을 選擇하였다.

다음에 本市가 갖는 觀光機能力을 해명하기 위한 資料는 面接에 의한 說問紙調査를 하였던 바 土產品販賣業所와 交通業을 觀光客應答에 의하였고 料食業과 宿泊業은 業所와 觀光客의 應答 모두에 의해 作成하였다. 여기에 料食業所는 本市 全体業所數 572個中 47個業所가, 宿泊業所는 158個中 48個業所가 選定되었는데, 이 方法은 無作爲抽出에 의해 각 50個業所를 선정하여 조사한 후 忠實히 應答한 業所만을 選별한 것이다.

觀光客에 대한 調査도 無作爲抽出에 의해 行해졌는데 濟州空港에서 603名, 濟州港에서 257名의 資料가 수집되었고 調査期間은 1979年 8月부터 9월까지 2個月間이다.

그리고 本市의 次下位の 背後地 或은 從屬地에 써어비스하는 一般機能⁵⁾要素와 觀光關聯機能이 어떤 相關을 가지며 空間上에 配列되고 있는가를 靜的인 面과 動的인 側面에서 考察하였다.

이상 本稿에서 모든 資料蒐集과 그에 의한 分析, 그리고 空間的인 研究對象은 濟州市의 14個洞중에 臨海中心 5個洞인 一徒洞, 二徒洞, 三徒洞, 建入洞, 龍潭洞에 局限하였는데, 이것은 이들 5個洞만이 都市의 景觀이 連續되어 連擔地域(built-up area)이 되고 있기 때문이며 기타의 9個洞은 비록 老衡洞에 飛地的인 新都市(新濟州)가 建設中에 있기는하나 全体的으로 보

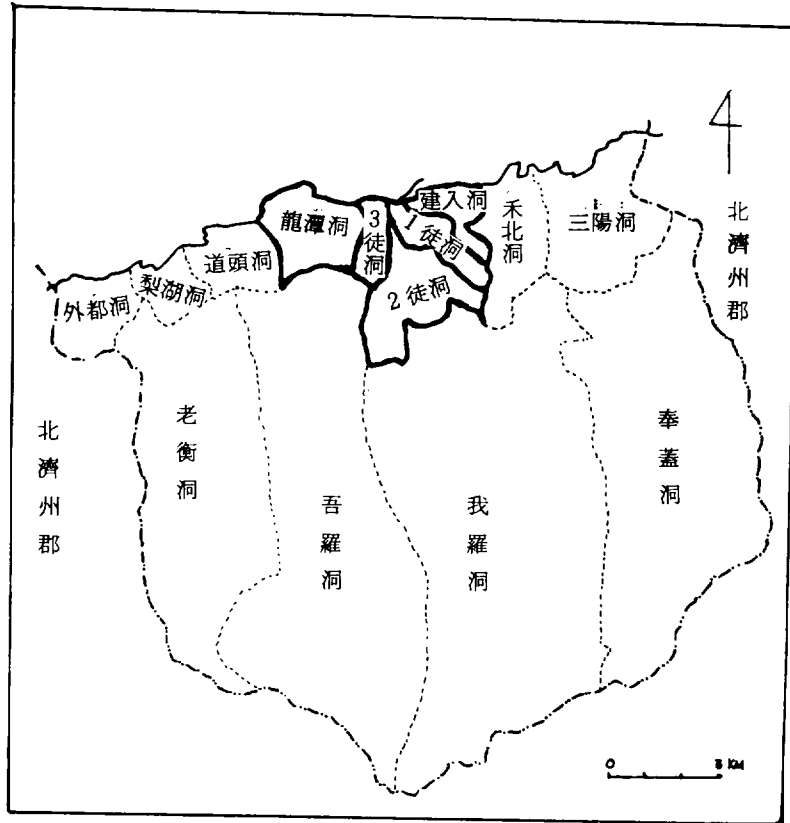
3) 金仁, “國土의 都市化와 都市體系 空間構造의 變遷, 地理學, 第14號, 1976, p.56.

4) H. Robinson, A. Geography of Tourism, p.40.

5) 姜大玄, 都市地理學, 教學社, 1976, p.208.

아 土地利用面에서 農村的 要素가 强하게 나타나는 地域으로서 本研究에서 捨象되었다(圖-1).

〈圖-1〉 研究地域 範圍



* 굵은 實線으로 表現된 洞이 研究地域 範圍임.

II. 觀光產業의 發達과 地位

1. 人口增加와 產業構造의 變遷

人間居住地로서 都市地域이 갖는 產業上의 特色은 2·3次産業이 1次産業에 比하여 相對的 優位性을 지닌다는 데 있다.⁶⁾ 이것은 都市集團이 非都市集團과 相違함이 있게 됨을 說明하는데

6) John F. Kolas and John D. Nystuem, Human Geography, New York, McGraw Hill, 1974, p.52.

黃裁璣, “서울市製造業의 業種別 地域構造,” 地理學, 第11號, 1975, p.47.

있어서 가장 중요시되는 指標의 하나가 되고, 2次的集團으로서의 都市는 1次的集團을 基盤으로 하거나⁷⁾ 또는 이와 他都市와의 機能分化에서 오는 相互補完的인 관계에 있게 되는 데서 오기도 한다. 이 경우 하나의 都市가 주변지역과 혹은 他都市와 比較해서 相對的인 役割(機能)이 增大되어 가게 되는데, 이때 이것을 都市化라고 하며⁸⁾ 이에는 각 都市마다 주어진 環境(mi-lieu)⁹⁾에 따라 各己 相異한 樣相을 보이게 된다. 그러나 하나의 都市가 成長해 나가면서 보여주는 단계적인 機能變化를 보면 第1次的(農業)都市化, 第2次的(工業)都市化, 第3次的(商業)都市化, 第4次的(管理)都市化의 過程을 밟는데 一般的 形式¹⁰⁾이기는 하지만 우리나라를 포함한 소위 開發途上國들의 諸都市들은 行政機關이나 零細的 少商人들의 集結로 工業化를 經由하지 않고 1次集團에서 바로 3次集團化가 이루어지는 것이 常例로 되어있다.¹¹⁾

濟州市의 產業構造의 變遷과 人口增加추세를 살펴보면 다음과 같다.

우리나라에서 최초로 施行된 1925年의 人口調査에 의하면 濟州市의 當時人口는 39,030名이었다. 그후 1935年에는 38,290名으로 기간중 1.9%의 減少를 보이고 있는데, 이것은 1920年代를 前後하여 日本이 自國의 工業中興을 위해 住民의 出他를 誘導 그들의 勞動力確保政策때문이었다.¹²⁾

1944年에는 1935年에 비해 21%가 增加 年平均5.2%의 增加率을 보여주고 있는데, 이는 太平洋戰爭이 末期에 이르자 在日濟州島民이 疎開歸國을 했기 때문에 나타난 현상이다. 그후 8·15解放과 6·25로 海外同胞의 歸還과 難民들이 쇄도해와 1951年에는 71,914名으로 人口가 增加하였으나 이것은 非正常的인 一時的 現象으로 1956年에 이르자 이들은 再移出되어 正常인 人口의 增減이 나타나게 되었다.

濟州市가 觀光中心都市로서의 機能性을 뚜렷하게 갖게 된 것은 1960年代 초기로 이때의 人口增加를 보면 1962년부터 1974년까지 무려 2.7배의 增加를 보여 68,423名이던 人口가 145,451名으로 되었다. 이를 좀더 구체적으로 표현하면 1960년부터 1971년까지 濟州市와 背後地인 南郡·北郡의 人口增加를 보면 濟州市가 同期間 年平均 5.6%의 增加를 보였는데, 郡部는 2.1%의 增加에 지나지 않았으며 이러한 격차는 1971~1977年사이에는 더 벌어져 濟州市는 5.7%, 郡部(南·北郡)는 0.9%의 增加밖에 나타나지 않았다.¹³⁾ 이것은 地域內에서 濟州市가 人口

7) 李漢淳, “南韓都市의 機能的 研究,” 慶熙論文集, 第4輯, 1965, p.259.

8) 服部鍾二郎, 都市化의 地理, 東京, 古今書院, 1976, pp.136~137.

9) 高野史男, 都市形成의 地理的 基盤, 東京, 大明堂, 1980, pp.60~61.

10) 服部鍾二郎, 都市化의 地理, p.72.

11) 元學喜, “開發途上國의 都市化,” 慶熙論文集, 第1輯, 1977, p.30.

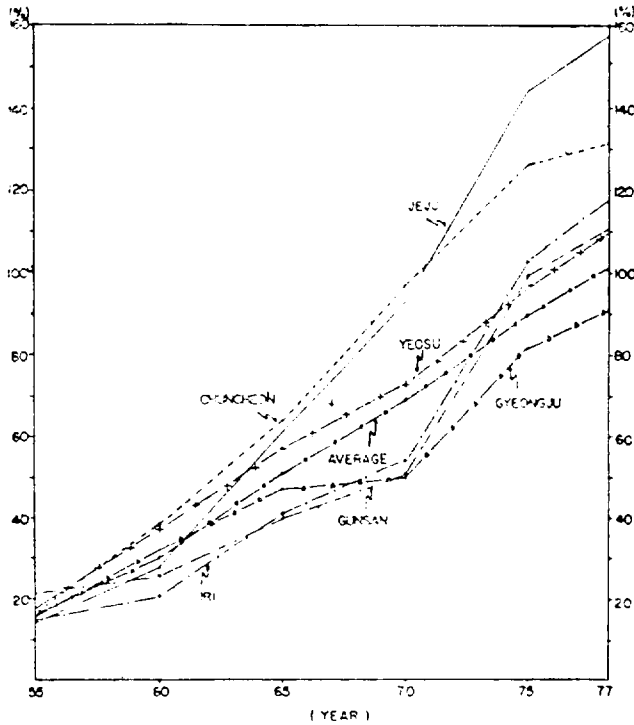
12) 榊田一二, “濟州島의 人口移動에 關する 地理的 研究,” 地理學評論, 11-1, 1935, pp.96~104.

13) 濟州市, 濟州都市再整備計劃, 濟州市, 1976, p.91.

朝鮮總督府, 簡易國勢調査結果表, 朝鮮總督府, 1925.

增加에 의해 都市가 成長하는 것을 살펴본 것이지만 다음에는 濟州市와 人口, 機能 혹은 立地 등에서 類似性을 갖는 5個 地方中小都市를 選定, 過去 22年間(1955~1977)의 人口增加를 살펴보게 되면 濟州市의 成長 程度를 더욱 뚜렷이 알게 될 것이다.(圖-2).

〈圖-2〉 主要地方中小都市의 人口增加 比較



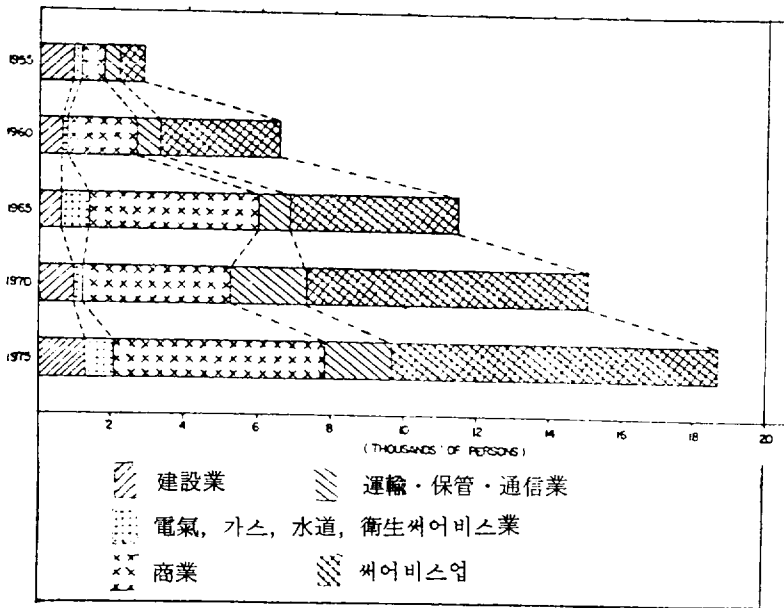
資料: 簡易總人口調查報告, 1955.
 人口센서스報告, 1960, 1970.
 濟州市統計年報, 1965, 1975.

1955年 6個都市中 濟州市의 人口構成比는 最下位였었는데 1960년까지는 裡里와 群山을 能可하고 1965년까지는 麗水와 慶州를, 1970년부터는 春川을 能可하여 가장 높은 人口增加率을 보여줘 濟州市의 成長勢가 기타 都市들에 비해 큼을 증명해주고 있다.

朝鮮總督府, 朝鮮國勢報告, 朝鮮總督府, 1930, 1935.
 朝鮮總督府, 人口調查統計結果報告, 朝鮮總督府, 1944.
 內務部統計局, 簡易人口調查報告(濟州道偏), 內務部統計局, 1955.
 濟州道, 統計年報, 濟州道, 1960~1977.
 濟州市, 統計年報, 濟州市, 1960~1977.

이런 理由는 濟州市가 觀光機能의 增大에 따른것은 말할必要도 없고 이것은 産業構造에도 반영되어 1955年 1次産業從事者 構成比가 77.8%였던 것이 1969年에 와서는 45.7%로, 1977년에는 43.0%로 減少하였다. 그러나 2次産業從事者數를 보면 1955年 7.8%였던것이 1977년에는 7.4%로 오히려 減少하고 있어 工業機能은 극히 微弱한 것으로 나타나고 있다. 한편 3次産業部門의 從事者數의 增加는 이들 1·2次産業部門과 달리 현저한 增加를 보여 주는바 1955年 14.2%였던것이 1977년에는 40.6%의 構成比를 나타내어 가장 괄목할만한 增加를 보여주고 있다. 同期間 3次産業從事者만의 絶對的 增加는 5.4倍를 나타내고 있고 圖-3에서 보는

〈圖-3〉 3次産業의 增加內容



資料：基本調査資料集，濟州市，1975.

바와 같이 그 內容을 보면 料食宿泊業이 중심이되는 娯樂業이 매년 50%씩 增加하여 同期間의 전체적인 增加가 11倍로 나타나고 있고 運輸業을 중심으로하는 輸送部門은 매년 25%의 增加와 同期間의 全体的 增加는 5.6倍의 增加를 보여 이 두 部門의 增加가 현저하여 濟州市는 3次産業 즉 商業, 輸送, 娯樂業의 增加率이 높음을 알 수 있다.

2. 觀光産業의 發達과 觀光動態

觀光産業(tourist industry)이란 觀光財와 娯樂業 등을 觀光客에게 供給하여 經濟的 利

를 얻는 産業을 指稱하는 것으로 宿泊業, 料食業, 土產品販賣業, 交通業, 娛樂 및 마사지業, 그리고 旅行斡旋業, 通譯案内業¹⁴⁾ 등이 모두 망라되는 多種多樣한 産業으로 이에 대한 明確한 구분은 어렵다 하겠다. 그러나 淺香幸雄, 山村順次 兩氏는 對個人써어비스業을 指標로 삼아 觀光地의 經濟的 基盤은 究明¹⁵⁾ 하고도 있기는 하지만 우리나라는 아직 이와같이 區分된 統計調査가 行해지지 않고 있으므로 本稿에서는 다만 宿泊業, 料食業, 土產品販賣業 그리고 交通業 등의 4業種을 중심으로하여 本市의 觀光性을 살펴보기로 하겠다.

1) 宿 泊 業

背後地의 優秀한 觀光地와 濟州島의 中心都市라는 잇점때문에 外地와의 交通路는 모두 本市에 集中되며 또한 여기서 觀光客은 각 觀光路線을 따라 配分되어져 觀光據點機能이 地域內에서는 가장 큰 都市가 되고 있다.

宿泊施設은 觀光聚落이 아니더라도 주변의 農村住民과 商品販賣者 등의 常來者에게 써어비스하기 위해 立地¹⁶⁾ 하기도 하지만 일반적으로 中心性이 큰 都市일수록 觀光客을 위한 宿泊施設은 그 規模와 量的인 要求가 증대되어진다고 볼 수 있으며 특히 觀光機能性이 큰 都市인 경우 이러한 경향은 두드러지게 나타나리라는 것은 말할 必要도 없겠다.

濟州市의 觀光宿泊施設에 의한 觀光性을 알아보기 위하여 역시 5個의 地方中小都市들과 비교하여왔다.

表 - 1에서 보는 바와같이 觀光都市인 濟州는 人口構成比는 13.4%로 6個都市中에 가장 낮은 狀態를 보여주나 客室總數와 業所總數에서는 각각 29.1%와 21.0%로 수위에 있어 觀光機能性이 높음을 나타내고 있으나 客室數에 있어서 群山, 裡里, 麗水 등은 모두 人口에 비해 낮은 構成比를 보여 이들 都市들의 觀光宿泊機能性은 낮은 것으로 나타나고 있다.

한편 濟州와 春川은 人口에 비해 客室數가 모두 높게 나타나고 있어 觀光宿泊機能性이 濟州와 함께 높은 都市가 되고 있으나 濟州는 호텔客室數에서 6個都市 中에 가장 큰 比率를 차지하여 流動人口로서의 觀光客이 많음을 알 수 있다.

濟州市는 都市觀光地로서 田園觀光地에서 일반적으로 나타나는 田園型宿泊施設 (informal types)은 없고 모두 都市型宿泊施設 (formal types)¹⁷⁾ 만이 있다.

濟州市에 있어서 宿泊業의 嚆矢는 都家 (都房집)¹⁸⁾였으며 近代의 宿泊施設로서 旅館은 1915

14) 淺香幸雄, 山村順次, 觀光地理學, 東京, 大明堂, 1976, .51.

15) 淺香幸雄, 山村順次, 觀光地理學, pp.48 ~ 55.

16) Forrest R. Pitts, "韓國의 都市生態에 關한 研究," 地理學, 第8號, 1973, p.26.

17) H. Robinson, A. Geography of tourism, p.48.

18) 孫禎睦, 朝鮮時代都市社會研究, 一志社, 1977, p.88.

〈表 - 1〉 主要地方中小都市의 宿泊業所 構成比

市 別	人口數	宿 泊 業							
		客室總數	業所總數	Hotel		旅 館		旅 人 宿	
				客室數	業所數	客室數	業所數	客室數	業所數
濟 州	145,451 (17.3)	2,540 (18.4)	148 (15.3)	815	5	592	34	1,133	109
春 川	146,545 (17.5)	2,509 (18.2)	217 (22.4)	118	3	1,818	146	573	68
群 山	164,812 (19.7)	1,811 (13.1)	139 (14.3)	162	3	1,062	83	587	53
裡 里	126,673 (15.1)	900 (6.5)	85 (8.7)	-	-	572	36	328	49
麗 水	140,586 (16.8)	2,004 (14.5)	175 (18.0)	239	7	843	61	922	107
慶 州	112,224 (13.4)	4,011 (29.1)	204 (21.0)	492	10	2,187	80	1,332	114
計	836,291 (100)	3,775 (100)	968 (100)	1,826	28	7,074	440	4,875	114

資料：主要行政統計，經濟企劃院，1978.

年을 전후한 全國의인 行政區域의 改編과 동시에 濟州道라는 行政單位를 日인들이 그들의 目的대로 經營하기위해 行政官吏들을 常駐시키게됨에 따라 부수적으로 나타났는데 이때 만들어진 것이 七星路의 石松旅館과 西埠頭의 外川旅館이다.¹⁹⁾ 그런것이 本地域이 觀光地로서의 胎動을 하던 1955年에는 都市型宿泊施設이 8個所²⁰⁾가 되었다. 이것은 約40年間에 5~6個所의 宿泊業所만이 增加하였다는 것이 되며 당시는 特殊部類의 사람들을 除外하고는 來往者가 많지 않았음을 의미한다. 이런 狀態는 1966年까지 계속되었고 1967年에 이르자 1966年에 18個所였던 宿泊業所는 38個所로 증가되어 前年比 94%의 業所增加를 보여줬으며, 1967~1977年까지는 110個業所로 불어나 매년 11個業所 즉 31%씩 증가를 하였다.

이러한 濟州市의 宿泊業所의 絶對的인 增加도 本地域으로하여금 觀光性을 높이는 계기가 되었

19) 宋成大, 觀光地域의 都市化研究, 慶熙大學校 大學院 碩士學位論文, 1980.

20) 濟州新聞, 1979. 8.30.

지만 道內에서의 相對的인 增加도 顯저하였다. 즉 1960 年代의 觀光道路로서 第1·2 橫斷道路와 海岸迂廻道路의 擴張鋪裝整備는 本道 全域이 1 時間生活圈이 可能하겠끔되고 따라서 觀光空間構造도 微動的 變化를 일으키기 시작하였다.

종전에 山南인 西歸浦地域에 주로 宿泊하던 觀光客들이 都市型觀光宿泊施設이 濟州市에 갖추어지기 시작하자 濟州市를 宿泊基地로 利用하는 行態가 나타났다. 表 - 2 에서와 같이 1970 年

〈表 - 2〉 市郡別 宿泊業所數 變化

	總 數				H o t e l				旅 館			
	個 所		室 數		個 所		室 數		個 所		室 數	
	'70	'78	'70	'78	'70	'78	'70	'78	'70	'78	'70	'78
濟 州 市	25 (40.3)	39 (47.6)	473 (50.3)	972 (58.6)	3 (50.0)	3 (37.5)	86 (42.4)	375 (66.3)	22 (39.3)	36 (48.6)	387 (52.5)	597 (54.6)
北濟州郡	9 (14.5)	7 (8.5)	68 (7.2)	49 (3.0)	-	-	-	-	9 (16.1)	7 (9.5)	68 (9.2)	49 (4.5)
南濟州郡	28 (45.1)	36 (43.9)	399 (42.4)	639 (38.5)	3 (50.0)	5 (62.5)	117 (57.6)	191 (33.7)	25 (44.6)	31 (41.9)	282 (38.3)	448 (41.0)
濟 州 道	62 (100)	82 (100)	940 (100)	1,660 (100)	6 (100)	8 (100)	203 (100)	566 (100)	56 (100)	74 (100)	737 (100)	1,094 (100)

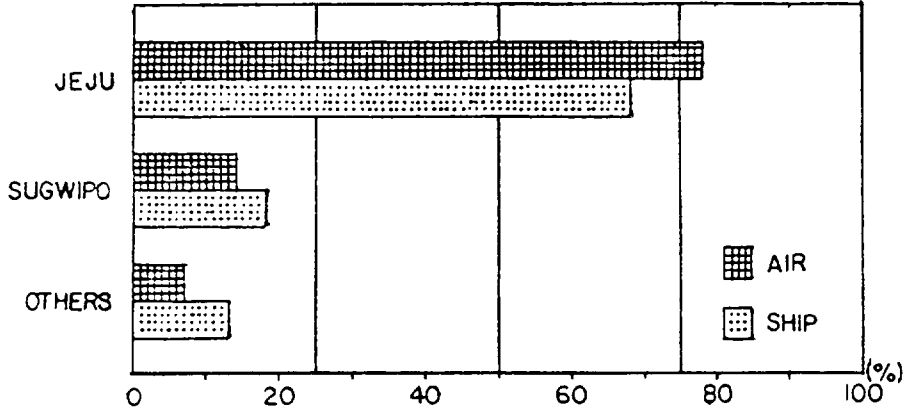
資料：濟州道·濟州市·南郡·北郡 統計年報, 1970, 1978

濟州道 總宿泊業所數는 호텔과 旅館만을 基準해서 보면 62 個所로 이중에 濟州市가 40.3 %인 25 個所였고 南濟州郡은 45.1 %, 北濟州郡이 14.5 %로 北濟州郡은 濟州市에 훨씬 分布數에서 뒤지고 있으나 南濟州郡은 4.8 %가 더 많게 나타났다. 1978 年에 와서 濟州市가 50.3 %로 증가한 것에 비해 오히려 南濟州郡은 42.4 %로 減少하였다. 그리고 北濟州郡도 8.5 %로 현저한 減少를 보이고 있다. 客室數를 비교해봐도 이 現象은 그대로 나타나고 있는 바 濟州市는 1970 年 50.3 %에서 1978 年에는 58.6 %가 되어 期間中 3.9 %, 北濟州郡은 4.2 %가 각각 減少하였다.

이러한 事實은 觀光客을 對象으로 筆者가 直接面談調査한 資料에서도 나타나고 있는데, 觀光客의 74.8 %가 濟州市에서, 15.9 %가 西歸浦에서, 9.3 %가 기타地域에서 宿泊하였다고 應答하고 있다(圖 - 4). 이중에 특히 航空便을 利用한 觀光客들중에서 濟州市를 宿泊地로 利用했다는 應答이 많았고 이것은 濟州市에 分布한 原因에 있다고 보겠다.

觀光宿泊業과 같은 觀光經濟活動은 地域內(tributary area) 人口를 對象으로 하는 非基盤部

〈圖 - 4〉 觀光客의 宿泊地別 利用實態



資料：現地調査에 의해 筆者作成

門 (Non-basic Sector) 과 地域外 人口에게 써어비스하는 基盤部門 (Basic Sector) 으로 나누어지고 있는데, 일부의 裝置産業 (Establishment) 은 오로지 來訪客들을 相對하는 것으로 되어 있기도 하지만 ²¹⁾ 觀光宿泊業은 基盤部門과 非基盤部門을 동시에 包含하고 있는 業体로 觀光機能性이 큰 地域일수록 基盤部門으로서의 位置를 多占하게 될 것이다.

〈表 - 3〉 宿泊業所의 都市基盤機能力

	調 査 業 所 數	利用者別 (1 業所 1 日 平均)				客室數	從業員
		計 (A)	道外 (B)	道 内	(B) / (A) %		
호 텔	2	191	190	1	99.5	236	176
旅館 (特)	7	49	45	4	92.4	27	12
" (A)	8	36	31	5	87.1	22	6
" (B)	7	14	12	2	88.5	15	1
" (C)	12	26	22	4	84.0	16	1
旅人宿	12	19	16	3	83.0	12	0
計(平均)	48 (6)	335 (56)	316(53)	19 (3)	(94.6)	328(55)	196(33)

資料：現地調査에 의해 筆者作成

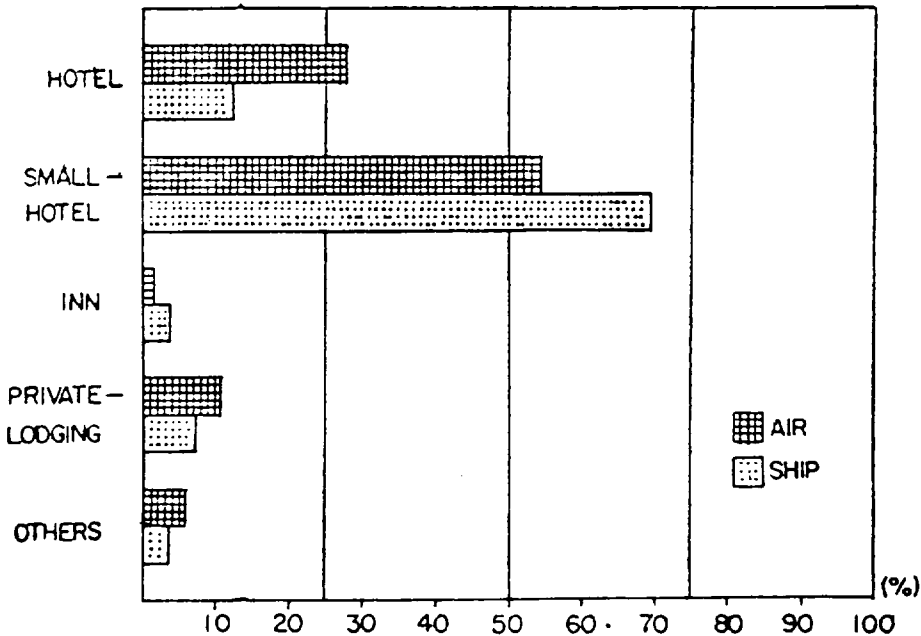
21) Ray M. Northam, Urban Geography, New York, John Wiley & Sons, Inc, 1975, p.159.

濟州市에 있어서 道外居住者(觀光客)의 宿泊施設利用狀態를 알아보기 위해 現地調査를 實施해본 바 1業所當 1日道外居住利用者數는 53名으로 平均 94.6%의 利用率을 보여주고 있음이 밝혀졌다.(表-3)

業所別로 보면 호텔은 1業所當 1日道外居住利用者數는 190名으로 거의 100%에 이르며 特級旅館인 경우는 道外居住利用者數는 45名, 利用率은 92.4%로 낮아지며 점차 施設程度가 낮아짐에 비례하여 道外居住利用者數와 率이 낮아지고 있음을 알 수 있다.

그러나 전체적인 觀光客들의 宿泊施設利用動態를 보면 23.1%만이 호텔을 利用하고 있으며 58.7%가 旅館을 이용하고 있다. 특히 航空便을 利用하는 觀光客은 호텔을, 船舶便을 利用하는 觀光客은 旅館과 旅人宿利用率이 높은 것으로 나타나고 있다(圖-5). 特記할만한 內容은 民泊利用者數가 旅人宿利用者數에 비해 높게 나타나고 있다는 것으로 이것은 本 調査期間이 夏季로서 海水浴場周邊에 設置된 民泊을 利用한 것으로 보이며 學生層이 民泊施設利用의 78%²²⁾가 되고 있다는 資料를 고려한다면 이의 說明은 可能하다.

〈圖-5〉 觀光客의 宿泊業別 利用實態



資料：現地調査에 의해 筆者作成.

22) 濟州道, 觀光運輸課資料.

2) 料 食 業

料食業所는 宿泊業所와는 달리, 보다 地域內 居住者들에게 써서비스를 提供한다.²³⁾ 濟州市에 있어서 地域住民을 써서비스하기위한 料食業은 오래전부터 開設되어 있었던 것이 사실이나, 近代의 意味의 料食業所의 出現은 宿泊業所와 마찬가지로 1915 年을 前後하여 日인들이 植民地經營上 만들어진 料理店²⁴⁾이 최초다. 1950 年代末까지 本 地域은 단지 行政·教育 등의 機能만을 保有하고 있어 現在와 같은 觀光機能力이 미약하였기 때문에 料食業所의 數는 極히 적었다.

1960 年代에 들어와 觀光客의 來道가 뚜렷해지자 料食業所가 증가하여 觀光都市로서 機能을 갖추기 시작하였다. 表 - 4 에서와 같이 6 個의 地方都市를 비교한 결과 濟州市는 料食業所數가

〈表 - 4〉 主要地方中小都市의 料食業所 構成比

市 別	人口數	遊興飲食店 (百萬원)	業所總計	專 門 飲食店	大 衆 飲食店	一般遊興 飲食店	特殊遊興 飲食店	遊興專門 飲食店
濟 州	145,451 (17.3)	67,460 (30.2)	210 (25.3)	27	152	29	-	2
春 川	146,545 (17.5)	42,860 (19.1)	146 (17.6)	15	113	11	6	1
群 山	164,812 (19.7)	49,832 (22.3)	123 (14.8)	7	89	20	6	1
裡 里	126,673 (15.1)	16,952 (7.5)	116 (13.9)	5	93	15	2	1
麗 水	140,586 (16.8)	16,670 (7.5)	95 (11.4)	17	62	16	-	-
慶 州	112,224 (13.4)	29,578 (13.2)	139 (16.7)	13	107	17	-	2
計	836,291 (100)	223,352 (100)	829 (100)	84	616	108	14	7

資料：經濟企劃院, 主要行政統計, 1978, 內務部, 都市年鑑, 1977.

23) Ray M. Northam, Urban Geography, p.159.

24) 宋成大, 觀光地域의 都市化研究, p.82.

전체의 25.3%를 차지하여 首位를 나타내며 이것은 遊興飲食稅에서도 동일하다. 그러나 本市보다 人口數가 많은 春川이나 群山은 遊興飲食稅나 料食業所數가 훨씬 濟州市에 비해 뒤지고 있어 料食業所의 基盤部門으로서의 역할이 미약함을 보여주고 있다. 한편 觀光都市인 慶州가 人口數에 비해 3.3%가 낮게 나타나고 있는 것은 觀光客을 위한 宿食設備가 分離되지 않고 一元化되어 있음을 의미하는 것으로 이것은 慶州가 갖는 觀光地機能이 都市型文化遊覽觀光地이기 때문에 나타나는 것으로 思料된다.

業種別로 보면 外國軍駐屯地인 春川, 群山과 裡里 등에는 特殊遊興飲食店이 나타나지만 기타 都市에는 全無한 狀態이며 濟州市는 이 特殊遊興飲食店 以外の 모든 業所가 보이고 있다.

本市의 料食業의 增加를 時間的으로 보면 觀光離陸期인 1964年부터 뚜렷한 增加를 보여 그 이전의 두자리 數에서 1964年에는 세자리 數로 증가한다(表-5). 즉 1963년에 88個業所

〈表-5〉 年度別 料食業所의 增加

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
遊興飲食	9	9	12	10	10	23	20	22
韓式食堂	31	61	75	87	103	111	111	129
洋式食堂	-	-	-	-	-	1	1	1
和式食堂	3	3	2	4	5	6	5	6
中華食堂	15	15	17	19	16	15	16	17
計	58	88	106	120	134	155	153	175

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
遊興飲食	8	18	27	23	21	26	24	33
韓式食堂	132	331	169	154	160	192	171	478
洋式食堂	-	2	3	4	4	7	8	19
和式食堂	3	6	5	6	6	7	5	4
中華食堂	21	25	27	27	26	27	28	38
計	164	382	231	214	217	259	236	572

資料：濟州市統計年報，各年度.

였던 것이 1964년에는 106個業所로 되고 觀光成長期末인 1971년에는 256個業所가 增加 매년 49%의 高率增加를 보였다. 觀光成熟期인 1971年에서 1977年까지는 年平均增加率에서는 둔화되기는 했으나 絕對數에서 256個業所가 증가하였다.

業種別增加는 觀光客들이 一般的으로 많이 利用하는 韓式食堂이 顯著한 增加를 하여 1977年

현재 1962년에 비해 14.4 배가 증가, 478 개의 業所가 있는 반면에 遊興飲食店과 和式·中華食堂 등은 극미한 증가추세를 보여주고 있다.

한편 觀光客의 이들 料食業所利用狀態를 보면 바, 카바레 등의 遊興飲食店利用者는 전체의 7.1%로 交通手段制로 보아 航空利用客들만이 이에 應答하고있어 遊興飲食店이 아직도 限定된 觀光客들에게만 利用되고 있음을 알 수 있다. 그리고 食堂利用에서는 航空·船舶便 모두 그 利用率이 높아 全体的으로 66.1%를 나타내고 있으나 洋式, 中國式, 和式을 包含한 기타는 모두 10%미만으로 나타나고 있다(表 - 6).

〈表 - 6〉 觀光客의 料食業所別 利用實態

	바	카바레	一般酒店	韓 式	洋 式	中國式	기 타	計
航 空	17 (2.6)	47 (7.3)	101 (15.6)	407 (63.0)	59 (9.1)	12 (1.9)	3 (0.5)	646 (100)
船 舶	-	-	9 (3.5)	190 (73.9)	22 (8.6)	9 (3.5)	27 (10.5)	257 (100)
計	17 (1.9)	47 (5.2)	110 (12.2)	597 (66.1)	81 (9.0)	21 (2.3)	30 (3.3)	903 (100)

資料：現地調査에 의해 筆者作成

料食業所의 道外居住者(觀光客)利用狀態를 보면 全業種에서 1業所當 1日平均 利用者數는 27名이며 이같은 本市에 所在하는 全料食業所의 利用者中에 25.1%가 觀光客이라는 뜻이 된다. 內容別로 살펴보면 大衆飲食店이 30.5%로 가장 높고, 다음에 簡易飲食店, 專門飲食店, 遊興飲食店 順으로 나타나고 있다(表 - 7).

〈表 - 7.〉 料食業所의 都市基盤 機能力

	調 査 利 用 者 別 (1 業 所 1 日 平 均)					從 業 員
	業 所 數	利 用 者 數 (A)	道 外 (B)	道 内	(B)/(A)%	
遊興飲食店	5	105	19	86	18.0	7
專門飲食店	7	101	23	78	22.8	7
大衆飲食店	20	102	31	71	30.5	5
簡易飲食店	15	120	35	85	29.2	6
計 (平均)	47 (11.3)	428 (107)	108 (27)	320 (80)	(25.2)	25 (6.2)

資料：現地調査에 의해 筆者作成

3) 交 通 業

交通은 觀光의 3要素 中 하나로서 交通에 關한 質·量的 優位는 特定지역의 觀光機能性을 나타내는 主要 指標가 되기도 한다.

濟州市는 1963年 漢孛山橫斷道路가 開通되고 그후 계속적인 觀光道路의 擴充 鋪裝整備와 觀光客의 增加에 따른 營業用車輛의 增加는 현저하게 나타났다.

本市에 自動車가 出現한 것은 1920年 新作路라고 불리워졌던 現 海岸迂廻道路가 開通된 5年後였지만 1940年代에 와서야 30人乘버스 20台가 營業用으로서 運行되기 시작하였다. 그후 계속적인 增車가 이루어져 왔는데 특히 1960年代中半부터 그 增加勢는 현저하였다.

1977年 現在 濟州市의 營業用乘用車保有數는 1,399台로 本市의 人口規模에 比해 이 숫자는 매우 많은 것으로 나타난다. 表-8에서와 같이 6個의 地方中小都市들과 比교한 結果 濟州市는 전체의 30.0%를 차지하여 가장 높은 構成比를 보이는 반면 本市보다 人口數가 많은 春川,

〈表-8〉 主要地方中小都市間의 交通現況比較

		濟 州	春 川	群 山	裡 里	麗 水	慶 州	計
人 口 數		145,451 (17.3)	146,545 (17.5)	164,812 (19.7)	126,673 (15.1)	140,586 (16.8)	112,224 (13.4)	836,291 (100)
(百 萬 圓) 自 動 車 稅		28,183 (30.1)	25,515 (27.3)	14,851 (15.9)	8,821 (9.4)	7,902 (7.5)	8,866 (9.4)	93,328 (100)
車 輛 數	營 業 用 버 스	995	900	592	322	313	400	3,522
	營 業 用 小 型 車	404	228	168	132	125	132	1,189
計		1,399 (30.0)	1,128 (23.9)	760 (16.1)	454 (9.6)	438 (9.3)	532 (11.3)	4,711 (100)

資料：郡市年鑑，1975,1977.

群山은 물론 기타의 都市들이 모두 濟州市에 뒤지고 있으며 이중에 春川을 除外한 4個都市는 그들의 人口構成比에 훨씬 못미치고 있다. 이러한 현상은 自動車稅에서도 마찬가지로 되어 濟州市가 갖는 觀光交通機能이 매우 높음을 보여주고 있다고 하겠다.

濟州市가 이와같이 높은 觀光交通機能을 갖게된 것을 時差의으로 살펴보면 觀光胎動期인 1962年 濟州道가 갖는 營業用乘用車數는 58台(택시 5台, 버스 53台)였고 이것이 觀光成長期의

初年度인 1964년에는 1962년에 비해 무려 81.0%가 늘어나 105대가 되었으며 同期間의 增加는 주로 택시인 小型營業用乘用車였다(圖·6). 이러한 小型營業用乘用車의 增加는 그후로도 계속되었는 바, 1970년에 總營業用乘用車數는 577대가 되었으나 同期間에 小型營業用인 택시는 9.8배, 大型營業用인 버스는 1.7배의 增加에 그쳤다. 그러나 觀光客이 쇄도해오는 1970年代는 小型營業用인 택시보다 버스의 增加가 현저해져 1970~1978년에 택시가 29% 증가한데 반해 버스는 102%가 증가하였다.

한편, 이와같은 車輛增加는 必然的으로 運輸業體의 증가를 가져와 1964年以前에 9個業體였던 것이 1964年에서 1970年 사이에 12個業體의 순수증가가 있었다(表·9).

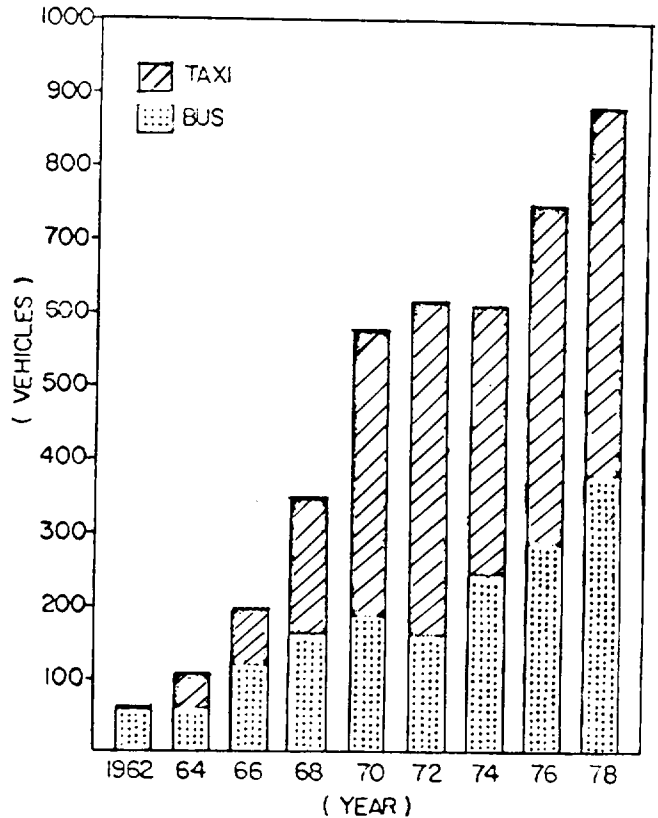
觀光客들이 利用하는 交通手段을 보면 路線버스 利用이 31.2%, 觀光버스 30.2%, 택시가 31.6%로 되어 있고 자가용 이용자로 5.5%가 되고 있다. 이중에 航空便을 利用하는 觀光客은 택시 利用率이 높게 나타나는데 船舶便을 利用하는 觀光客은 路線버스나 觀光버스를 利用하는 率이 높게 나타나고 있으며, 특히 自家用 利用率은 航空便을 利用하는 觀光客들에게서 압도적인 多數 利用率을 보여 주고 있다(表·10).

4) 土產品販賣業

國際觀光產業收入에 있어서 土產品販賣에 의한 것은 20%이상으로 나타나고 있으며 우리나라에 있어서도 1972年末 현재 서울(50個業所), 慶北(57個業所), 濟州(40個業所) 등지에서 土產品販賣에 의한 觀光收入은 전체의 30%線을 넘고 있음이 밝혀지고 있어²⁵⁾ 이의 중요

25) 安鍾允, 觀光學概論, 日進文化史, 1973, p.193.

〈圖-6〉 年度別 營業用乘用車의 增加



資料: 濟州市, 統計年報, 各年度.

〈表 - 9〉 營業用乘用車輛保有數 및 運輸業체 增加現況

車種	路 線 別	業체數	保有數	從事員	業체 開設 年度		
					1964 이전	1964 ~1970	1971 이후
버 스	市 內	2	100	265	1	1	
	迂 廻 道 路	4	151	333	3	1	
	第一橫斷路	1	14	47		1	
	第二橫斷路	1	24	60			1
	觀光루우트	4	91	110	2	2	
	計	12	380	815	6	5	1
택 시	일 반 택 시	11	472	695	3	7	1
	Rent-a-car	1	30	43			1
	計	12	502	738	3	7	2
總	計	24	882	1,553	9	12	3

資料：濟州市統計年報，1978.
觀光現況，濟州道，1978.

〈表 - 10〉 觀光客의 交通手段 利用別 實態

	路 線 버 스	觀 光 버 스	택 시	自家用	기 타	計
航 路	172 (28.5)	155 (25.7)	230 (38.1)	45 (7.5)	1 (0.1)	603 (100)
船 舶	96 (37.4)	105 (40.9)	42 (16.3)	2 (0.8)	12 (4.7)	257 (100)
計	268 (31.2)	260 (30.2)	271 (31.6)	47 (5.5)	13 (1.5)	860 (100)

資料：現地調査에 의해 筆者作成

성이 날로 고조되고 있는 실정이다.

鄉土工藝品으로서의 土產品은 觀光地의 自然環境과 住民의 歷史가 綜合된 象徴的인 有形的 觀光資源으로서 觀光客의 觀光地에서의 商品購賣力이 상당히 높은 商品이 되고 있다.

本 地域에서 언제부터 土產品販賣業所가 登場했는지는 確實치 않으나 他觀光產業과 마찬가지로 1915年을 전후하여 나타났으리라 생각된다. 왜냐하면 觀光宿食施設이 存在함은 觀光客이 있게됨을 의미하며, 이것은 必然的으로 觀光客이 土產品을 購入하게되는 屬性을 지니고 있기 때

문이다.

1937년에 發刊된 濟州島勢要覽²⁶⁾에 이미 土產品販賣業所에 관한 廣告物이 나와 있는데 주로 珊瑚製品이었다. 濟州近海에는 우리나라의 다른 水域에서 전혀 볼 수 없는 珍貴한 黑珊瑚가 產出되어 일찍부터 家內手工形式으로 製品生産이 이루어져 왔다. 이러한 狀態는 1950년대까지 계속되었고 1960年代에 와서 비로서 工場制製品生産이 이루어졌는데, 현재 이들 土產品製造業은 4個業所로 모두 1960年 이후에 設立되었다. 그러나 土產品販賣業所는 1977년 현재 35個所로 나타나고 있으나 4個業所는 1960年代 이전에, 그리고 8個業所는 1960~1970사이에, 나머지 23個業所는 1970年 이후에 開業한 것으로 되어 있다.

觀光客物品購入實態를 現地調査한 결과 觀光客의 71.4%가 土產品店을 利用하였다고 應答하고 있으며 21.8%가 百貨店, 4.7%가 骨董品店을 利用하였다고 하고 있어 土產品店利用率이 가장 큼을 알 수 있다. 그리고 航空便利用 觀光客들은 百貨店과 土產品店利用率이 船舶便에 비해 높게 나타나고 骨董品店利用率은 船舶便이 더 높게 나타나는 바, 이것은 觀光旅行者라기보다 商用旅行者인 경우가 더 많기 때문이다.(表·11).

〈表 - 11〉 觀光客의 商品購入店別 利用實態

	百貨店	土產品店	骨董品店	기 타	計
航 空	123 (23.6)	382 (73.3)	13 (2.5)	3 (0.6)	521 (100)
船 舶	29 (16.6)	115 (65.7)	20 (11.4)	11 (6.3)	175 (100)
計	152 (21.8)	497 (71.4)	33 (4.7)	14 (2.0)	696 (100)

資料：現地調査에 의해 筆者作成

Ⅲ. 觀光產業의 配置와 空間分化

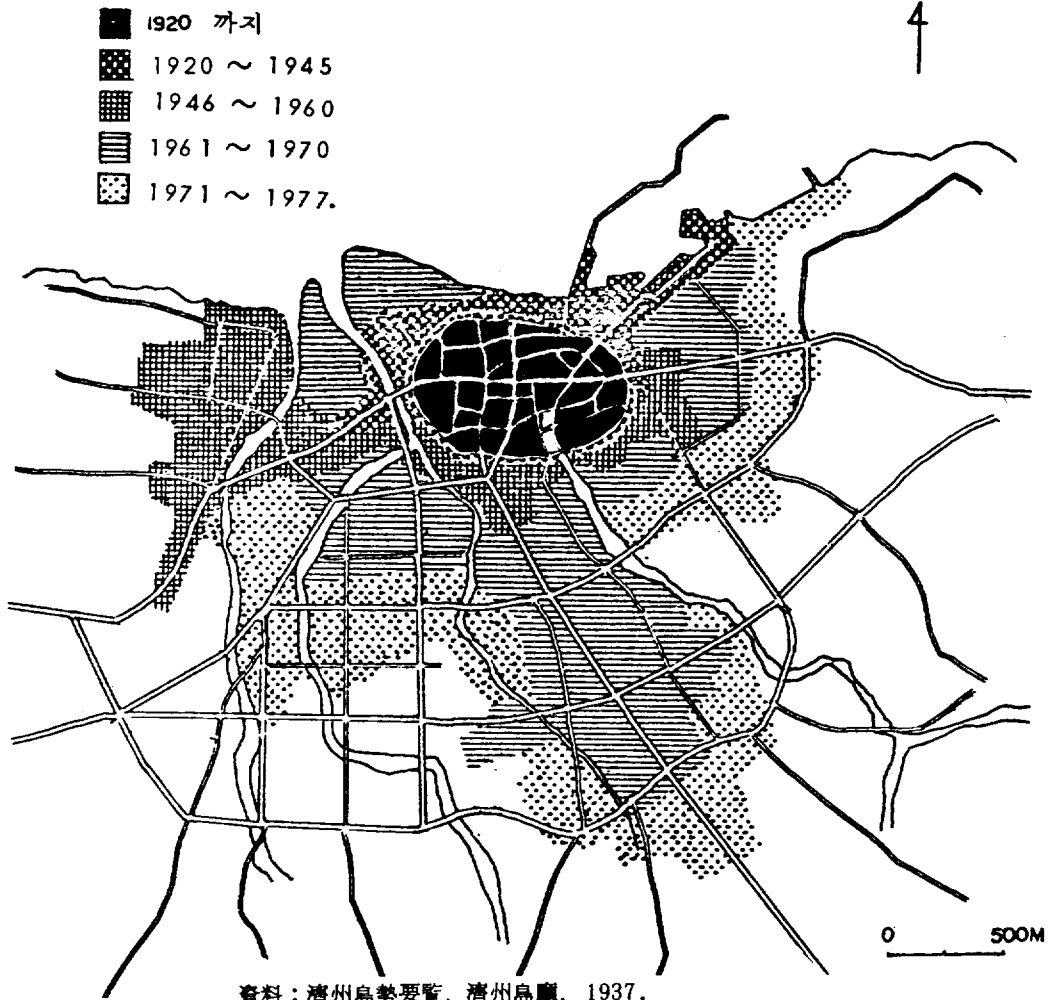
1. 觀光產業의 配置

歴史的 都市로서 濟州市는 여타의 同形都市들과 마찬가지로 舊城廓內部가 都心部를 이루면서

26) 濟州島廳, 濟州島勢要覽, 濟州島廳, 1937.

都市가 成長함에 따라 同心圓狀으로 外延的 擴大를 하고 있다.(圖 - 7).

〈圖 - 7〉 市街地의 段階的 空間擴散



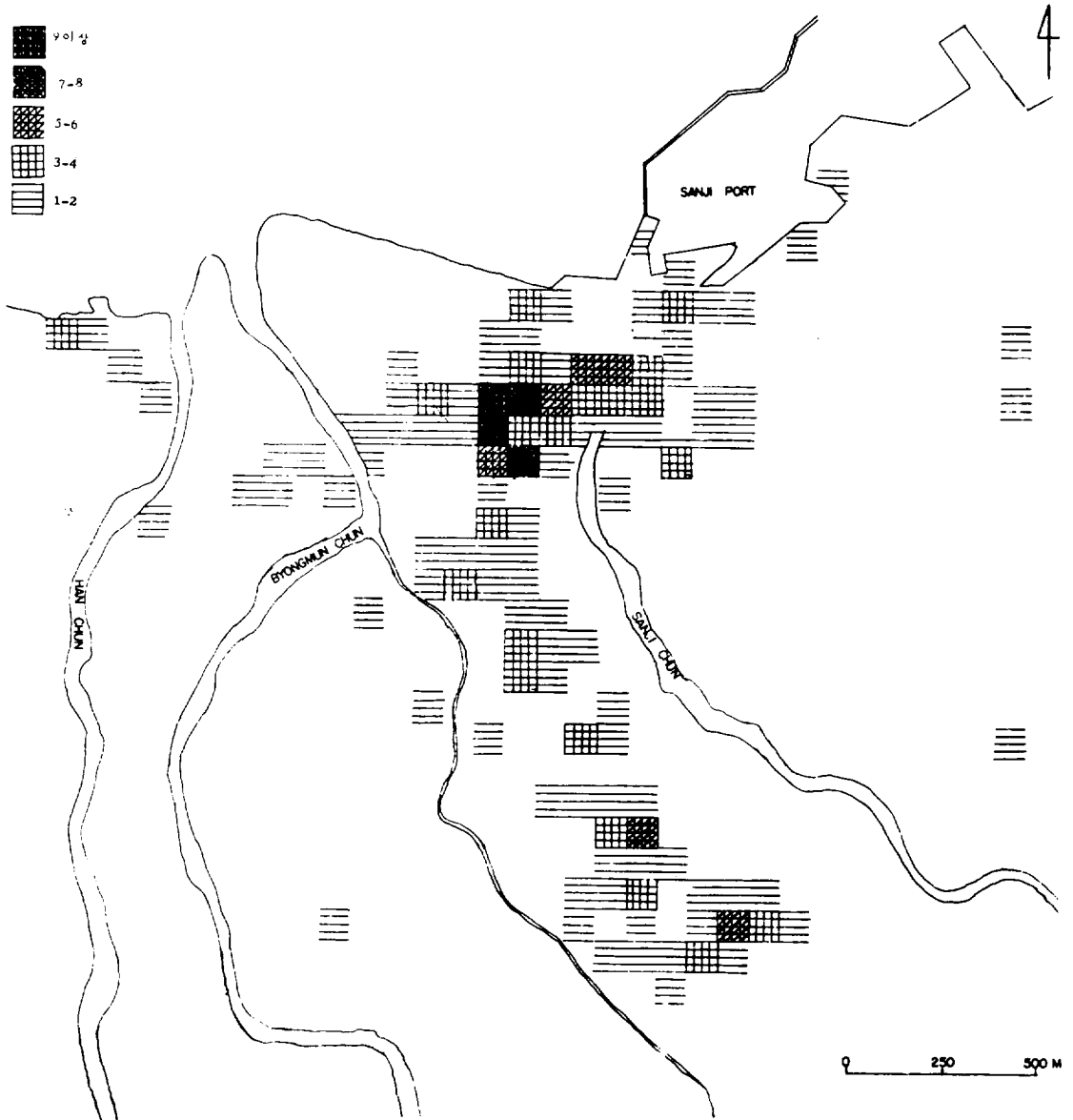
資料：濟州島勢要覽，濟州島廳，1937.
 新韓國地理，姜錫午，1974.
 濟州道の 聚落에 關한 地理學的 研究，吳洪哲，1974.
 1:34,000 濟州都市計劃平面圖(三能地圖工業社：1962)
 現地調查.

觀光產業의 空間配置를 說明하기 위해서는 먼저 磯村英一이 日本의 地方都市의 都心設定에 이
 용한 宿泊業所, 料食業所, 百貨店, 劇場 등의 指標²⁷⁾外에 公共機關, 金融機關, 旅行斡旋業, 市

27) 磯村英一, 變化する地方都市, 東京, 日經新書, 1967, p.142.

場 등을 포함하여 各機能要素를 일정面積(6.4 畝)에서 算出한 결과 最多得點數를 보인 곳은 中央로타리로서 9點以上이 되었다(圖-8). 즉 濟州市의 都心部는 舊城內를 東西로 가로지

〈圖-8〉 中心機能의 配置



資料：現地調査에 의해 筆者作成.

르는 舊國道와 1969 年에 開通된 南北從斷의 中央路와의 交叉點 바로 都心點이되며 여기를 중심으로하여 方眼別 都心機能要素의 得點數는 점차 낮아지고 있는데, 東西方向은 急落하고 있으나 南方으로는 緩慢하게 낮아지다가 그것이 1.5 km地點에서는 다시 上昇하는 狀態를 보여주고 있는데, 이 地點이 새로이 形成되는 副都心으로 光陽圈이 된다.

本市에 있어서 宿泊業所는 表·12 에서와같이 中央로타리를 中心으로하는 都心圈에 臨海中心 5 個洞의 全業所의 45 %인 68 個業所가 分布하고 있으며 分布密度도 平均값보다 0.79 가 높은

<表 - 12 > 宿泊業所의 分布와 密度

	都心圈	光陽圈	기타	臨海中心洞
面積 (ha)	78	78	1,654	1,810
호텔·旅館	29 (0.37)	11 (0.14)	10 (0.0)	50 (0.03)
旅人宿	39 (0.5)	18 (0.23)	45 (0.02)	102 (0.06)
計	68 (0.87)	29 (0.37)	55 (0.03)	152 (0.08)

資料：現地 調査에 依해 筆者作成

0.87 로 나타나고 있는데, 副都心인 光陽圈에는 全體의 19 %인 29 個業所가 分布하며 分布密度는 0.37 로 나타나고 있다. 그러나 기타地域은 業所數에서는 光陽圈에 비해 많은 數를 보이고 있으나 分布密度에서는 0.03 으로 平均值에 비해 훨씬 못미치고 있어 宿泊業所는 都心集中型의 空間構造를 이루고 있다하겠다. 이러한 空間構造는 內客面에서 호텔·旅館 등의 高級業所일수록 顯저하여 都心圈에서 호텔·旅館의 密度는 0.37 인데 旅人宿은 0.5 로 나타나고 있음은 이를 잘 설명해준다. 따라서 旅人宿은 副都心인 光陽圈에서는 호텔·旅館에 비해 높게 나타나고 있다.

그러나 이것을 좀더 구체적으로 살펴보면 圖-9 에서와 같이 旅人宿(下宿包含)과 같은 低級宿泊業所는 海上 및 陸上交通의 터미날施設에 索引되어져 濟州港부근에와 光陽버스터미날 주변에 集在하고 있는것이 뚜렷하게 나타난다.

그리고 宿泊業所와 道路의 相關性을 보면 高級宿泊施設(호텔·旅館)일수록 幹線道路邊에 立地하고 低級일수록 幹線道路와는 격리되고 散在하는 特徵을 보여준다.

다음 料食業所의 空間配置를 보면 宿泊業所에 비해 훨씬 더 都心部에 集中하는 性向을 보여준다. 즉 宿泊業所는 全體의 63 %가 都心圈과 光陽圈에 分布하고 있지만 料食業所인 경우는 全體의 82 %가 都心圈과 光陽圈에 集中하고 있다(表-13). 한편 都心圈과 光陽圈과의 分布差는 料食業所쪽이 均等性을 보여줘 都心圈과 光陽圈의 分布差는 30.7 %로서 宿泊業所의 差인 38.9 %에 비해 낮다. 業種別로 보면 大衆飲食店의 集中이 가장 뚜렷하여 全業所의 70 %가 都心圈에 集中하며 光陽圈은 13.2 %로 密度는 각각 0.47 과 0.09 로 나타나고 있다. 遊興飲食店

〈圖-9〉 宿泊業所の 配置와 構造



資料：現地調査에 의해筆者作成.

〈表-13〉 料食業所の 分布와 密度

	都心圈	光陽圈	기타	臨海中心洞
面積 (ha)	78	78	1,654	1,810
遊興飲食店	21 (0.27)	4 (0.05)	1 (0.0)	31 (0.02)
專門飲食店	7 (0.09)	2 (0.03)	7 (0.0)	16 (0.0)
大衆飲食店	37 (0.47)	7 (0.09)	9 (0.0)	53 (0.03)
簡易飲酒店	123 (1.58)	32 (0.41)	77 (0.04)	232 (0.13)
計	188 (2.44)	86 (1.10)	94 (0.06)	332 (0.18)

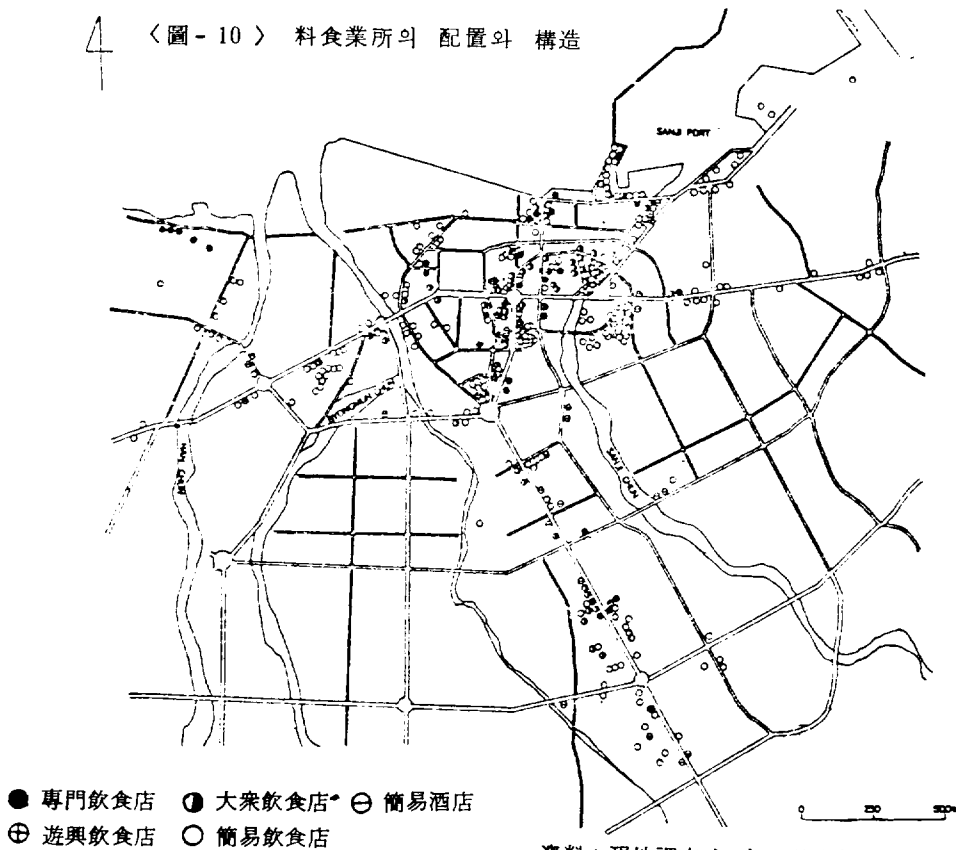
資料：現地調査에 의해筆者作成

역시 集中性이 強해 都心圈에는 전체의 67.7%가 光陽圈에는 13%가 分布하고 있으나 其他地 域은 極히 弱勢를 보인다. 그러나 專門飲食店은 都心圈과 其他地域과를 比較했을 때 그 分布密 度에서는 差이 나지만 分布數에서는 同一하게 나타나고 있는데 이는 龍頭岩觀光地區와 西埠 頭的 臨海觀光地區에 포함 6個所가 分布하기 때문에 나타난 현상이다.

宿泊業所에서 零細的 經營業種인 低級의 旅人宿은 일반적으로 散在型分布를 보여줬는데 料食 業所에서 이와 유사한 성질을 갖는 簡易飲食店과 簡易酒店은 이와 다르게 集中性이 큼을 보여 줘 해당의 全業所中의 53%가 都心圈에 14%가 光陽圈에 集中되어 對照를 이루고 있다.

料食業所와 道路와의 相關性을 보면, 大衆飲食店은 大路邊立地型이 되며 특히 이 業種은 高 級宿泊施設과 相互索引力을 發하여 共存性向을 잘 나타내고 있다. 그러나 專門飲食店은 臨海觀 光地區에 強하게 索引되어 幹線道路를 避하고 있으며 簡易料食業所도 幹線道路邊에 일부 立地 하고는 있으나 전반적으로는 幹線路를 벗어난 支線路邊에 立地하며 幹線路邊에 立地하는 경우 는 都心圈에서 隣接한 地域에서 나타나고 있다. 遊興飲食店은 大衆飲食店과 같이 都心圈 및 光 陽圈內의 幹線路邊立地를 보여주고 있다(圖-10).

4 <圖-10> 料食業所의 配置와 構造



한편 土産品販賣店의 空間配置를 보면 全 業所의 68.6%가 都心圈內에 分布하여 강한 都心 集中性을 보여주는데 圖-11에서와 같이 土産品販賣의 起源地가 되는 濟州港 주변에 集中하는 것이 特徵으로서 都心の 核心部에는 오히려 낮은 分布를 보인다. 都心部外의 分布는 濟州港 터미널과 龍頭岩觀光地區, 그리고 都心圈과 光陽圈의 中間地帶인 高級宿泊施設이 있는 地域에 立地하고 있다.

〈圖-11〉 土産品店分布圖



資料：現地調査에 의해 筆者作成.

2. 觀光産業의 空間立地와 集散

都心인 舊城廓內部地域은 商業機能이 集中되어 있는 곳으로, 이 都心部를 觀德路, 七星路, 東門路, 山地路 등의 4個街路가 지나고 있으며 이 街路邊에는 商業機能外에도 多數의 다른 都市

의 中心機能들도 分布立地하고 있다.

4 個의 中心街路邊에는 總店舖數가 743 個가 立地하고 있으며 여기서는 우선 觀光關聯機能要素가 이들 街路上에 어떤 地位를 가지며 또한 어떤 立地類型을 갖는 가를 把握하기로 한다.

觀德路는 觀德亭과 東門橋사이의 500 m의 路程을 갖는 街路로서 路邊店舖數는 全街路店舖의 23.4%인 174 個가 있다. 이 觀德路는 濟州市의 官街 1 番地로 李朝때부터 支配上의 中心街를 이루었고 특히 1920 年에 이 街路의 東半部가 新作路로 開通되어 延長되었고 그후부터 李朝때의 商街中心地인 七星路의 商業機能은 이 觀德路에 많이 흡수당하였다.

現在 觀德路는 表 - 14 에서와 같이 業務管理機能要素는 全街路의 53.1%인 43 個店舖가 立地하고 있어 가장 우세함을 보이고 있으며 物品販賣 및 生活關聯機能要素는 中間順位를 보이고 있다. 그러나 觀光關聯機能要素인 社交娛樂機能과 飲食宿泊業은 絶對的 構成比에서 下位에 머물고 있는데, 특히 料食宿泊業은 그 構成比가 2.2%에 지나지 않고 있으며 특히 觀德路는 近代的 宿泊施設인 旅館의 최초 出現地임에도 불구하고 宿泊業所는 全無한 狀態다. 그러나 社交娛樂機能에 遊興社交場은 最多占有를 하고 있어 觀光慰樂機能은 우세하게 나타나고 있다하겠다.

觀德路和 對照를 이루는 街路는 七星路로서 觀德로가 官街 1 番地라고 한다면 七星路는 商街 1 番地로서 오랫동안 本市의 商業中心街의 地位를 유지해왔다. 그러나 1920 年에 七星路의 南쪽으로 東西方向의 新作路(元町通)가 開設되면서 七星路의 獨占的인 商去來場은 觀德路로 옮겨지고 七星路는 韓人商街, 觀德路(元町通)는 日人商街로 分化하였다.

1960 年代에 이르러 都市化가 進전되면서 七星路의 商街機能도 두드러지게 달라져 販賣商品의 高級化, 專門化가 이루어지기 시작하였다.

七星路의 대표적인 都市的 機能은 觀光慰樂機能으로서의 社交娛樂場도 占有率이 首位로 나타나고 있어 七星路는 4 個의 街路中에 가장 特色있는 觀光慰樂地(리조트)가 되고 있는 街路이다. 그러나 1920 年경에 최초로 出現한 近代的 宿泊施設(旅館)과 料食業所가 있던 街路이나 現在는 飲食店만이 多數 占有되어 있을 뿐, 宿泊業所는 1 個所에 지나지 않고 있다.

七星路의 形成時期는 4 個의 街路中에 가장 먼저 이루어진 數百年의 歷史를 지닌 街路로서 현재까지 한번도 擴張整備된 바가 없어 約 480 m의 長이를 갖는 이 街路는 狹路를 이루고 立体的 土地利用이 이루어지지 않아서 土地利用集約度는 매우 낮다.

다음에 東門路를 보면, 이 街路는 東門橋에서 新山머루 入口까지 約 1.1 km의 長이를 갖고 있으나 本 調査에서는 東門이 있던 測候所後門 進入路 入口까지 約 300 m의 路邊만을 擇하였다.

本市 最大의 市場을 路邊에 갖고 있는 東門路는 生活關聯機能이 탁월하여 全街路의 46.2%가 集中하여 있으나 觀光과 關聯된 社交娛樂機能은 全街路의 18.2%, 飲食宿泊業所는 22.5%로 나타난 內容을 보면 宿泊業所는 全無하고 飲食店도 1 個店에 지나지 않아 生活關聯機能과 觀光機能과는 背斥關係를 보여주고 있음을 보여주고 있다.

〈表 - 14〉 中心商街의 構造

主機能	街路別 細部內容	觀德路	七星路	東門路	山地路	計
	業務管理	公用事務所	5	3	1	-
個人事務所		21	-	8	14	43
金融機關		17	6	4	2	29
計		43 (53.1)	9 (11.1)	13 (16.0)	16 (19.8)	81 (100)
社交娛樂	遊技場	3	10	4	2	19
	遊興社交場	10	7	4	4	25
	計	13 (29.5)	17 (38.6)	8 (18.2)	6 (13.6)	44 (100)
物販賣	貴金屬品	9	18	4	1	32
	高級衣類裝身品	6	102	13	5	126
	紀念品	8	10	9	19	46
	綜合都小賣品	12	7	13	1	33
	家材用品	23	8	14	5	50
	기 타	22	5	23	15	65
計	80 (22.7)	150 (42.6)	76 (21.6)	46 (13.1)	352 (100)	
生活關聯	醫類業所	18	4	17	5	44
	衛生業所	4	2	5	5	16
	製品製作業所	-	2	21	10	33
	計	22 (23.6)	8 (8.6)	43 (46.2)	20 (21.5)	93 (100)
飲食宿泊業	宿泊業所	-	1	-	6	7
	飲食店業所	3	11	1	18	33
	食品業所	1	2	13	6	32
	計	4 (16.4)	14 (22.5)	14 (22.5)	30 (48.3)	62 (100)
기 타	住宅	4	19	43	37	103
	新築建物	8	-	-	-	8
	計	12	19	43	37	111
	統 計	174(23.4)	217 (29.2)	197 (26.5)	155 (20.9)	743 (100)

資料：現地調査에 의해 筆者作成

마지막으로 山地路는 東門로타리의 七星路入口에서 濟州港의 東埠頭에 이르는 街路로서 港灣 周邊은 地形의 制約으로 住宅은 勿論 商業 등의 都市的 機能이 極히 微弱하게 나타나고 있어 本稿에서는 西埠頭의 入口가 되는 용진橋까지 약 500m의 거리만을 조사하였다.

山地路의 가장 特徵的인 觀光關聯機能은 料食宿業所가 가장 많이 分布하여 그 構成比는 全街路의 48.3%에 이르고 있으며, 物品販賣業중에 記念品店 역시 全街路의 41.3%를 占有하고 있다. 山地路는 港灣을 바로 接하고 있기때문에 일찍부터 觀光關聯機能要素가 發生되었는 바, 특히 航空便을 利用하는 觀光客이 小數를 차지하던 1970年 이전은 大部分의 觀光客이 船泊을 利用했기 때문에 이 들을 對象으로 한 觀光機能要素가 港灣을 指向하여 오랫동안 발달을 지속해 왔다.

한편 觀光關聯機能要素의 動的 變化가 空間上에 어떻게 나타났는가를 살펴보면 料食宿業은 都心部の 觀德路和 七星路 그리고 東門路에 해당하는 一徒洞은 表-15에서 나타난 바와 같이 1969年에 112個業所로서 全業所의 50.0%를 차지하고 있었으나 1977年 現在 絕對數에서 89個業所가 增加하여 20.7%가 同期間에 늘어나긴 했지만 相對的인 構成比에 있어서는 오히려 낮아져 19.2%가 減少한 결과를 가져와 都心部の 地域이 急增하고 있음을 暗示해주고 있다.

이와같은 現象은 山地路가 지나가는 建入洞에서도 나타나고 있는데, 建入洞의 料食宿業所는 1969年에 그構成比가 17.0%였지만 1977年에는 15.2%로 1.8%가 減少하였다. 一徒洞과 마찬가지로 絕對的 增加는 계속 이루어지면서 이러한 相對的 減少現象이 이루어지고 있다.

그러나 이들 一徒洞과 建入洞과 달리 가장 두드러지게 料食宿業所가 相對的으로 增加하고 있는 洞은 二徒洞으로서, 1969年에 二徒洞의 料食宿業所는 31個業所로 全体中の 構成比는 13.8%에 지나지 않았으나 1977年에 이르자 무려 業所數增加는 182個業所로 累計가 213個業所가 되었고 그 構成比는 32.6%로 뛰어 올랐다. 이것은 期間에 매년 73.3%씩 增加한 셈이 되는 것이다. 內容面에서 相對的 業所減少洞과 비교하면 二徒洞은 料食業所와 宿泊業所가 共히 增加하는 데 반해 一徒洞과 建入洞은 料食業所의 增加가 뚜렷하게 強勢를 보이고 있다는 것이다.

이러한 원인은 두가지로 해석할 수 있는데 즉, 二徒洞은 그 中央을 1966年에 擴張鋪裝된 第1 橫斷道路가 貫通하여 光陽圈에 市外버스터미널이 開設되면서 急激한 都市化가 이루어진 點과 또 하나는 1971年부터 觀光客이 利用하는 交通手段이 船舶에서 航空機로 전환되어져 모든 觀光機能要素가 港灣指向立地에서 內陸指向이 되었기 때문이다.

다음에 都心圈의 西邊인 三徒洞도 1969年에 비해 1977年에는 料食宿業所의 構成比가 3.3%增加하였으나 그 增加幅은 二徒洞에 比할바가 못되며 역시 都心周邊에 인접하여 있어 料食業所의 增加가 宿泊業所에 비해 뚜렷하게 나타나고 있다. 그러나 都心에서 원격한 龍潭洞은 이와 반대로 宿泊業所의 增加가 현저하게 나타나고 있으며 龍潭洞 역시 料食宿業所의 絕對的 增加는 있으나 相對的으로 다른 洞에 比해 減少하고 있음을 보여준다(表-15).

이상으로 보아 料食業所는 일반적으로 都心集中型을 이루고 있으나 宿泊業所는 都市의 外近的 擴大 或은 觀光客이 利用하는 交通手段의 變化에 따라 都心 以外的 副都心이나 周邊部로 移動하여 廣域集在型分布를 보이고 있다.

〈表 - 15〉 洞別 料食宿泊業所의 增加

	一 徒 洞			二 徒 洞			三 徒 洞		
	飲食店	宿泊業	計	飲食店	宿泊業	計	飲食店	宿泊業	計
1969	79	33	112 (50.0)	23	8	31 (13.8)	22	6	28 (12.5)
1977	153	48	201 (30.8)	164	49	213 (32.6)	85	11	96 (14.7)
期間增加數	74	15	89 (20.7)	141	41	182 (42.4)	63	5	68 (15.8)
年平均增加率	11.7	5.6	9.9	76.6	64.1	73.3	35.8	10.4	30.3

	建 入 洞			龍 潭 洞			總 計		
	飲食店	宿泊業	計	飲食店	宿泊業	計	飲食店	宿泊業	計
1969	14	24	38 (17.0)	14	1	15 (6.7)	152	72	224 (100)
1977	60	39	99 (15.2)	33	10	43 (6.6)	495	158	653 (100)
期間增加數	46	15	61 (14.2)	15	9	24 (5.6)	383	86	429 (100)
年平均增加率	41.0	7.8	20.1	13.4	112.5	23.3	31.4	14.9	23.9

資料：濟州市.

Ⅳ . 結 論

地方中小都市로서 濟州市는 近代의 都市의 成長基盤이 되는 工業的 機能이 極히 微弱함에도 불구하고 여타의 地方中小都市들과 다른 發展이 계속되어왔는 바 이것은 觀光이라는 都市의 特殊機能의 增大에 의해 나타나고 있다.

本 研究의 궁극적인 目的은 觀光機能 즉, 觀光産業이 本市에서의 地位는 어떠한가 또한 그로 인한 都市空間構造의 特性 그리고 觀光産業立地性向을 解明하여 究明하는 데에 있다. 이러한 目的을 가지고 研究를 進行시킨 結果를 整理·要約하면 아래와 같다.

1. 1960年代는 本地域에 있어서 觀光離陸期로서 이를 반영한 人口增加가 뚜렷해지기 시작하였고 이때부터 比較對象이 된 다른 地方中小都市들에 비해 人口가 急增하고 있다.
2. 産業構造의 時間的 變化象은 1970年代의 觀光成長期에 와서 최초로 1次産業人口從事者數가 50%이하로 減少되고 3次産業從事者數가 急增하고 있으며 특히 商業, 交通, 서비스業 從事者數가 현저하게 增加하고 있다.
3. 觀光産業중 주요部門의 基盤機能力(Base Ratios)을 보면 宿泊業所는 94.6%, 料食業所는 25.2%, 土産品販賣業은 100%로 나타나고 있다.
4. 濟州市가 갖는 觀光産業體數를 選定된 5個地方中小都市들과 비교할때 宿泊業所의 構成比에서는 큰 差가 없으나 料食業所와 營業用乘用車數에서 그 差는 顯格해지고 있어 이는 濟州市의 一般的 機能性이 他都市에 비해 높음을 보여주고 있다.
5. 觀光關聯機能要素(觀光産業)의 都市內 空間配列을 보면, 宿泊業所는 高級施設일수록 都心을 指向하고 있는데 반해 低級施設은 交通結節點인 船泊 및 버스터미날을 指向하고 있다. 한편 料食業所의 空間分佈를 보면 宿泊業所에 비해 輻射 都心指向的이 되고 있다.
6. 都心圈을 지나는 4個의 街路중 七星路는 都市리조오트로 觀光쇼핑의 機能性이 강한 街路가 되고 있으며 山地路 역시 土産品販賣業所가 集中된 街路가 되고 있으나 기타의 街路는 觀光關聯機能要素가 미약하게 나타나고 있다.
7. 觀光關聯機能要素의 空間擴散을 보면 그 機能發生地인 都心에서 계속적인 增加는 이루어지고 있지만 相對的 增減狀態를 보면 減少하고 있다. 이와반면에 周邊의 副都心(光陽圈)圈에서는 絕對的 增加는 勿論 相對的 增加도 뚜렷하여 本市에 있어서 觀光機能要素는 南進하고 있다. 이것은 과거의 半島部와의 交通連絡體系가 船舶에 의했지만 1970年代부터는 航空機에 의한 觀光客來往이 빈번해져 港灣에 索引되던 觀光機能이 空間移動을 하게된 결과다.

A Study on the Tourist Functions of Che-ju City

by Sung-dae Song

It was a purpose of the study that tries to explain status of elements of tourist function and tourist city. If investigative results are summarized by this aim. They are as follows:

1. Enlargement of tourist function and population increase of Che-ju city are just in direct proportion, then the third industrial population of the industrial structure is increased suddenly but the first industrial population is decreased rapidly and the second industrial population is lay on stagnatory condition.
2. In Che-ju city, basic ratios of city of tourist industry is showed that accommodations is 94.6%, restaurant is 25.2%, shop of local produce is 100%.
3. Pattern of distribution of elements of tourist function is generally urban centralizational, however a difference from general function of city appears congregation in wide area to terminal point of port and air port.
4. Generalizing tourist's utilization of airplain, location of elements of tourist function presents tendency of shifting from seaside to inland.
5. Accesibility for roadside is low except selling job of local products, when location of tourist industry is related to urban center and roadside.
6. The growing rate is admitted, when Che-ju city is composed with small and medium city by increase of tourist function.