

# 무안 국제공항 건설에 따른 주변지역 관광개발 방안

## The Tourism Development Plan of Muan County in relation to the Construction of the Muan International Airport

이 덕 안\*

FDI-110

본 연구는 정부의 무안 국제공항 건설 결정과 관련하여 특색 있는 무안지역의 관광개발 방안을 제시하는 데 그 목적을 두고 있다. 현재 각 지방자치단체가 추진하고 있는 **현편일률적인** 위락공간 조성 위주의 관광개발을 지양하고 관광의 본질에 충실한 관광개발을 위해 다음과 같은 세 가지 근본적인 질문을 제기하였다. 관광의 본질은 무엇인가? 누구를 위한 관광개발인가? 무엇을 위한 관광개발인가? 여기에서 얻어진 결론은 극히 원론적인 것임에도 불구하고 실제로 있어서 잘 지켜지지 않고 있는 것으로 다음과 같이 요약될 수 있다. 첫째, 관광개발은 해당 지역에 자연적·역사적으로 주어진 관광소재의 특성을 최대한 강화할 수 있도록 수행되어야 한다. 둘째, 관광개발 과정에 지역주민의 참여를 유도하고, 개발의 내용이 지역산업의 발전과 주민의 소득증대로 이어져야 한다. 셋째, 관광개발은 경제적 이익만을 추구하기보다는 지역주민과 관광객의 삶의 질을 종합적으로 향상시킬 수 있도록 추진되어야 한다. 본연구에서는 특색 있는 무안군의 관광개발 방안으로 공항 연계도로의 꽃길 조성, 회산 연꽃 방죽의 불교 관광지 및 전통 요양 단지로의 개발, 일제시대 군용 비행장의 역사·문화 관광지화, 해수 목욕(해수찜) 단지 조성, 그리고 공항입지의 이점을 살린 관광농업의 활성화를 지적하였다.

주요어 : 관광개발, 관광자원, 지방자치단체, 삶의 질

### 1. 머리말

#### 1) 연구의 배경

본격적인 지방자치제가 실시된 1995년 이후 시·군 단위의 관광개발계획이 거의 모든 자치단체에서 경쟁적으로 발표되고 있다. 관광개발이 지역경제를 활성화시킬 수 있는 손쉽고도 유력한 수단이란 믿음 때문이다. 특히 서울-부산을 중심 축으로 한 중앙정부 주도의 경제개발계획에서 오랫동안 소외되어 온 낙후지역의 경우 지역경제를 활성화시키기 위

한 수단으로 관광산업의 육성에 거는 기대는 더욱 특별하다.1) 이는 제조업과 관광산업의 입지적 조건이 서로 다른 데 기인한다. 경관이 수려한 산악지방은 여가활동을 즐기기에 매우 이상적인 곳이지만 공산품의 생산에는 적합하지 않다. 연구 대상지역인 무안(務安)군은 공산품의 생산기반은 취약하나 아름다운 자연경관과 풍부한 문화유산, 그리고 추억 속의 넉넉한 농촌 풍경이 남아 있는 곳이다. 경제성장 제일주의 시대를 지나 삶의 질에 대한 관심이 높아지고 있는 오늘날 무안군을 포함한 전남 서남부지역

\* 초당대학교 관광학과 교수

은 풍요로운 내일을 위해 아껴두었던 땅으로 재평가 받고 있다.

관광진흥과 교통여건의 개선은 상호간에 불가분의 관계에 있다. 아무리 매력적인 관광대상이 있다고 하더라도 관광객의 접근이 불편하다면 그것은 아무런 의미가 없다. 특히 현대 관광이 방문지의 중심 도시까지는 항공편으로 이동하고 각각의 관광목적지까지는 자동차로 이동하는 'fly and drive'의 형태로 특징 지워지고 있는 만큼 항공교통의 연계 여부는 관광산업 육성의 기본적인 전제조건이 되고 있다. 항공기술의 발달과 항공기의 대형화는 여행목적지로의 시간적 거리와 경제적 거리를 동시에 단축시켜 항공 수요를 폭발적으로 증대시켜 왔다. 1980년대 중반이후 우리나라 교통수단별 승객 증가율이 고속버스 1.8%, 철도 5.5%, 항공 20.1%이고(조상필, 1996: 486), 해외 여행객의 항공편 의존도가 94.5%에 이르고 있다는 사실은 관광산업과 항공교통의 상호의존 관계를 명백히 나타내 주고 있다(박기찬·조남식, 1993: 66). 이러한 측면에서 무안 국제공항의 건설 결정은 무안군은 물론 호남권 전체의 관광산업 육성에 커다란 전기를 마련한 사건이라 할 수 있다.

무안 국제공항의 건설로 인하여 국내외 관광객이 무안지역으로 보다 쉽게 접근할 수 있는 여건이 마련되었다면, 그 다음의 문제는 이 지역을 관광객들에게 매력 있는 관광지로 개발하는 것이다. 아무리 편리한 교통여건을 갖추었다고 하더라도 불거리와 즐길 거리가 없다면 관광객들의 관심을 끌 수 없다. 교통여건의 개선은 관광활동을 촉진시키는 필요조건일 뿐 충분조건은 아니다. 지역 관광진흥의 핵심은 방문객과 지역주민 모두로부터 사랑 받는 매력적인 장소로 보존·개발하는 데 있다. 본 연구는 정부의

무안 국제공항 건설 결정으로 인하여 항공교통 여건이 현저히 개선될 것을 전제로 하여 무안지역의 '관광개발 방안'을 구체적인 사례를 중심으로 제시하는데 그 목적을 두고 있다.

관광개발 방안이라는 정책개발 관련 연구는 그 특성상 어떤 사실에 대한 분석을 통해 법칙을 발견하고 그에 따라 가장 모범적인 해결책을 제시하는 부류의 연구와는 그 성격을 달리한다. 관광개발의 대상이 되는 다양한 관광자원은 자연적 또는 역사적으로 주어질 뿐만 아니라 관광개발은 관광활동에 대한 사람들의 가치관에 따라 그 내용이 크게 달라지기 때문이다. 관광의 효과(가치) 또한 객관적인 평가 기준이 없기 때문에 결국 개인의 주관적인 만족도로 나타날 수밖에 없다. 가치판단의 문제를 주로 다루어야 하는 정책개발 관련 연구의 이러한 특성은 역설적으로 해당 분야에 대한 전문성을 더욱 더 필요로 하고 있다. 우리나라 농어촌 관광개발에 있어서 경영기술의 미비, 자본의 부족, 행정규제에 따른 문제점 보다 '농어촌 관광에 대한 전문성의 부족'이 더욱 심각한 것으로 조사되고 있는 점은 본연구와 관련하여 시사하는 바가 크다(한국관광공사, 1996b). 관광개발과 관련하여 한 가지 원칙이 있다면 그것은 지역적 특성을 최대한 강화하는 방향에서 관광개발이 이루어져야 한다는 것이다.

본 연구의 지리적 범위는 무안 국제공항의 건설에 따른 영향을 보다 직접적으로 받게 될 전남 무안군으로 한정하되 필요한 경우 무안군에 인접한 목포시, 함평군, 영암군, 그리고 나주시 등도 논의에 포함시켰다. 한편 본 연구에서는 관광개발의 전 과정에서 관광 매력을 지닌 관광소재를 관광자원화하는 과정에 대해서만 언급하고, 관광상품화 및 시장 개발에 관한 내용은 논의에서 제외하였다. 본연구는 크게 5개의 장으로 구성되어 있다. 제1장의 도입

부분은 연구의 배경 및 연구지역에 관한 것이다. 제 2장에서는 우리 나라 항공운송산업의 현황을 밝히고 관광산업과 항공교통의 상호관련성에 대해 알아 보았다. 제3장에서는 관광개발의 개념 정립과 인식 전환의 필요성을 강조하고, 제4장에서는 무안지역의 주요 관광소재에 대한 구체적인 관광개발 방안을 제시하였다. 마지막으로 결론 부분에서는 앞장의 논의를 종합하고 무안군과 같은 농어촌 지역의 관광개발을 통한 지역경제 활성화의 필요성을 강조하였다.

## 2) 무안군의 개관

무안군은 전라남도의 서남부에 위치하며, 북(北)으로는 영광군·함평군, 동(東)으로는 나주군·영암군, 그리고 서(西)로는 목포시 및 신안군과 인접해 있다. 국도 1호선인 광주-목포간 고속화도로가 무안군을 관통하고 있으며, 무안읍은 광주에서 58km, 목포에서 24km 지점에 위치하고 있다(그림1 참조). 무안군의 총 면적은 430km<sup>2</sup>이고, 이중 경지가 179km<sup>2</sup>로 42%를 차지하고 있다(무안군, 1990: 10). 무안군의 지형은 낮은 구릉과 평지가 대부분이며, 전체적으로 반도의 형태를 하고 있다. 또한 해제 반도와 땅운 반도가 바다로 길게 뻗어 있어 해안선의 길이가 220km나 되며, 많은 섬들과 조화를 이뤄 아름다운 다도해 풍경을 연출하고 있다. 한편 해안선을 따라 넓게 펼쳐진 개펄은 어패류의 이상적인 서식처가 되어 어민의 훌륭한 소득원이 되고 있다. 토양은 사질 및 점토질 성분이 풍부하여 양파, 마늘, 고구마 등의 재배에 적합하다. 무안군의 인구는 1996년 현재 73,067명이며, 급격한 도시화 및 산업화의 영향으로 인구가 꾸준히 감소하는 추세에 있다. 무안군은 전형적인 농어촌지역으로 15세 이상 취업인구를 기준으로 농·어업 75%, 제조업 5%,

서비스업 20%의 산업구조를 나타내고 있다. 한편 무안군은 국내 최대의 양파와 마늘 생산지이며, 축산업의 비중이 매우 높다.

## 2. 항공운송과 관광

항공운송은 관광 수요시장과 관광 목적지를 신속하고 쾌적하게 연결시켜 주는 관광기반시설의 하나로 현대 관광에서 그 중요성이 갈수록 커지고 있다. 무안 국제공항의 건설로 인하여 공항 주변지역은 지역경제의 활성화와 국제화를 위한 기초가 마련되었다고 할 수 있다. 그러나 현재로서는 무안 국제공항 주변에 대도시나 대규모 산업단지가 존재하지 않을 뿐만 아니라 지역의 산업구조 또한 자급자족적인 농업의 비중이 커 항공운송 수요가 많지 않은 편이다. 공항 주변지역에 국제 항공운송 수요가 많기 때문에

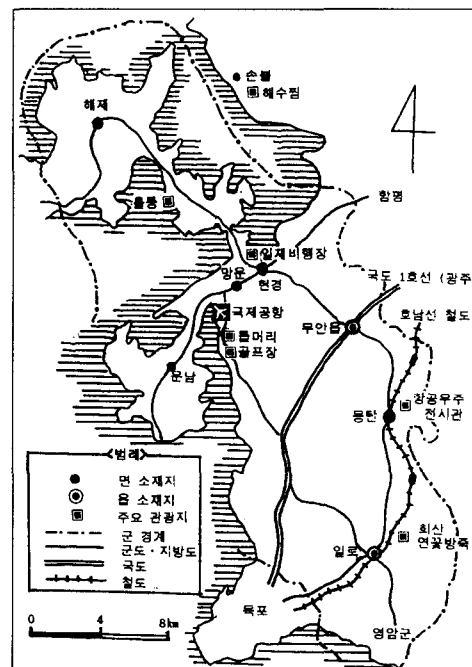


그림 1. 무안군의 지리적 개관 및 연구대상 관광지

표1. 한국의 공항시설 및 항공수송 현황(1995년)

구분		여객수송(천명)	화물수송(톤)	활주로(m×m)	관리권자
김포공항	국내선	17,317 (40.4)	224,841 (34.8)	3,600×45	건교부
	국제선	13,367 (90.7)	1,255,648 (97.0)	3,200×60	
김해공항	국내선	7,547 (17.6)	133,582 (20.7)	2,740×45	공군
	국제선	1,028 (7.0)	34,121 (2.6)		
제주공항	국내선	8,401 (19.6)	228,379 (35.4)	3,300×45	건교부
	국제선	329 (2.2)	5,143 (0.4)	2,000×45	
광주공항	국내선	2,461 (5.7)	24,480 (3.8)	2,740×45	공군
	국제선	13 (0.1)	108 (0.0)		
대구공항	국내선	1,886 (4.4)	14,517 (2.3)	2,740×45	공군
	국제선	4 (0.0)	16 (0.0)		
여수공항		795 (1.9)	3,551 (0.6)	1,500×30	건교부
속초공항		386 (0.9)	1,265 (0.2)	1,560×30	육군
울산공항		690 (1.6)	2,158 (0.3)	2,000×45	건교부
강릉공항		569 (1.3)	1,634 (0.3)	2,740×45	공군
포항공항		990 (2.3)	2,994 (0.5)	2,100×45	해군
예천공항		283 (0.7)	657 (0.1)	2,740×45	공군
목포공항		410 (1.0)	1,251 (0.2)	1,500×30	해군
군산공항		268 (0.6)	1,618 (0.3)	2,740×45	미공군
				2,440×23	
합계	국내선	42,844 (100)	645,438 (100)		
	국제선	14,741 (100)	1,295,038 (100)		

주: ( )은 총 항공운송에서 각 공항이 차지하는 비중임.  
 자료: 韓國航空振興協會, 1996, 航空統計資料.

무안 국제공항을 건설한다기보다는, 공항 건설을 계기로 그 주변지역의 경제를 활성화시켜야 한다는 당위론적인 차원에서 공항 건설이 추진되고 있다고 할 수 있다. 따라서 지방 소재 국제공항이 안고 있는 개항 초기의 항공수요 부족 문제를 해결하기 위해서는 관광산업의 진흥을 통한 항공수요의 증대가 필수적으로 요구된다. 이러한 차원에서 무안 국제공항 건설에 따른 주변지역 관광개발 방안에 대한 연구는

그 의의를 찾을 수 있을 것이다.

### 1) 항공운송산업의 현황과 관광

우리 나라의 항공교통은 국토가 협소하고 수출 위주의 경제개발 전략을 추진한 결과 주로 국제선 항공을 중심으로 발전해 왔다. 1995년 현재 우리나라 국제선 항공노선은 김포공항으로부터 전세계 75개 도시를 연결하고 있으며, 2개의 국적 항공사

를 비롯하여 30여 개의 외국 항공사가 주간(週間) 1,200회 이상 운항하고 있다. 국제선 항공운송은 1970년대에 이용 승객 기준으로 연평균 20%, 1980년대에는 연 13%에 이르는 높은 수준의 성장을 지속해 왔다(이영혁, 1995: 100). 우리나라에는 1996년 현재 건설교통부장관이 지정한 17개 공항(국제선 운항 공항 5개 포함)과 89개의 군사용 비행장 등 총 106개소의 비행기 이착륙 시설이 있다. 건설교통부장관이 지정한 공항 가운데 정기 항공편이 취항하는 공항은 총 15개이며, 이 중 10개소는 軍·민이 공동으로 사용하고 있어 항공기 운항에 많은 제약을 받고 있다. 또한 목포, 속초, 울산, 여수공항은 활주로 연장이 1,500-2,000m로 중대형기의 운항이 불가능하다(표1 참조).

항공 기술의 발달과 항공기의 대형화로 인하여 물류의 중심 축은 종전의 항만에서 공항으로 점차 옮겨가고 있는 추세에 있다. 이는 항공교통이 다른 교통수단에 비해 안전성·고속성·정시성·쾌적성·노선개발의 용이성 등에서 상대적인 우위를 점하고 있기 때문이다. 이러한 운송양식의 변화로 말미암아 공항시설은 국가 또는 지역의 경제발전에 절대적인 영향을 미치게 되었다. 따라서 정부에서는 1994년 「공항개발 중장기 기본계획」을 마련하여 전국의 공항개발을 위해 2000년까지 총 1조 5천억 원, 연평균 2천억 원이 넘는 투자를 계획하고 있다. 여기에 인천 국제공항(영종도 신공항)의 1단계 건설 재원 약 4조원을 합하면 2000년까지 공항 투자에 만 총 5조 5천억 원의 재원이 소요될 전망이다(이영혁, 1995: 114). 특히 인천 국제공항은 동북아 지역의 중추공항(hub airport)으로 개발함으로써 국가 경쟁력을 제고하기 위해 마련된 전략적인 투자 계획이다.

한편 국가간에 물적·인적 교류가 크게 확대됨에 따라 지방 국제공항의 확장 또는 신설의 필요성도 따라서 증대되고 있다(조상필, 1996: 528). 일본 운수성의 자료에 따르면 동경을 제외한 지방공항을 통한 국제 정기편의 취항은 꾸준히 증가하고 있다. 일본의 경우 1995년 현재 18개 지방 공항에서 주 440편의 비행기가 18개 국가 36개 도시를 연결하고 있다. 지방공항에서 출국하는 일본인 해외여행자도 1988년 114만 명에서 1994년 289만 명으로 2.5배 증가하였으며, 출국자 전체에 대한 점유율도 13%에서 21%로 증가하였다(한국관광공사, 1996a: 5). 국제화시대에 있어서 가장 중요한 것은 국가간 교류의 증대이고 이러한 국제 교류의 중심 센터가 국제공항이라 할 때, 무안 국제공항의 건설은 지방경제의 국제화 및 선진화에 지대한 긍정적인 영향을 미칠 것이다.

그러나 무안지역에 국제공항이 건설된다고 하더라도 앞으로 특별한 변화가 없는 한 개항 초기에는 국제선 운영에 많은 어려움이 따를 것으로 판단된다. 지금까지 우리나라의 항공교통이 김포공항 1극(極) 중심으로 발전되어 왔을 뿐만 아니라 인구와 경제활동이 수도권에 과도하게 집중되어 온 관계로 지방 공항의 경우 적정 수준의 국제 항공운송 수요를 확보하기가 어렵기 때문이다.<sup>2)</sup> 이는 국제공항으로서의 기능을 효율적으로 수행하기 위해서는 운항 노선이 다양하고 운행 편수가 일정 수준 이상이 되어야만 고객을 유치하는 데 어려움이 없기 때문이다. 공항 이용자는 접근성·운행빈도·서비스 수준 등을 비교하여 공항을 선택한다. 공항 접근성이 좋을수록 그리고 노선운항 빈도가 큰 공항일수록 공항 이용자를 끌어들이는 데 유리하며, 공항 이용자는 접근성이 다소 떨어지더라도 노선운항 빈도가 큰 공

항을 선택하는 경향이 있다(Harvey, 1978; 홍갑선, 1977: 33에서 재인용). 따라서 무안 국제공항이 빠른 시일 내에 활성화되기 위해서는 항공운송에 의 의존도가 높은 관련산업의 유치 노력과 함께 관광산업을 활성화시켜 해외 관광객을 적극적으로 유치하는 전략이 마련되어야 할 것으로 판단된다.

1997년 4월에 개항한 청주 국제공항의 취항 노선 및 운영실태를 살펴보면 지방 국제공항과 관광과의 상호 관련성을 알 수 있으며, 이는 앞으로 건설될 무안 국제공항의 효율적인 운영방안 마련에도 좋은 참고가 될 것이다. 청주 국제공항에는 부산·제주 등 국내선 2개 노선, 오사카(大阪)·팜·사이판 등 국제선 3개 노선이 개설되어 있으며, 앞으로 강릉노선과 1-2개의 부정기 노선이 추가로 개설될 예정이다. 아시아나 항공은 제주 하루 2회, 오사카(부산 경유) 주 1회, 사이판(부산 경유) 주 3회 운항하며, 대한항공은 제주 하루 3회, 부산 하루 2회, 팜(부산 경유) 주 3회, 오사카(대구 경유) 주 2회 운항하고 있다.

청주공항의 경우 국제 노선의 대부분이 해외의 주요 관광지를 연결하고 있으며, 승객의 대부분이 관광객임을 알 수 있다. 청주 국제공항 개항 후 한 달 동안 오사카·팜·사이판 등 3개 국제 노선에 항공기가 57회 운항하였으나 총 좌석 수 11,877석 가운데 831석만 판매되어 탑승률이 7%에 그쳤던 것으로 나타나고 있다. 이는 당초 예상했던 20%선을 크게 밑도는 것으로, 이들 3개 노선의 경유지인 부산·김해 공항의 탑승객까지 합쳐도 평균 55%선에 머물러 적정 수준인 70%선에 훨씬 미치지 못한 것이다. 이러한 수치는 비록 개항 초기이고, 관광 비수기라는 점을 감안한다 하더라도 예상 이용률을 크게 밑도는 것이다(중앙일보, 1997. 5.

30). 무안 국제공항이 호남지역의 국제화 및 산업 발전을 위해서는 반드시 건설되어야 할 사업임에는 분명하나 공항의 원활한 운영을 위해서는 관광진흥을 통한 항공수요의 확대와 다양한 국제 항공노선의 개설이 전제되어야 할 것이다.

## 2) 무안 국제공항의 건설 배경과 추진 상황

무안 국제공항의 건설은 호남권의 지역개발과 이로 인하여 유발될 국제 항공수요에 효율적으로 대처함으로써 호남권의 국제화를 촉진시키기 위해 마련된 것이다. 여기에는 김포공항(또는 인천 국제공항)으로 집중될 것으로 예상되는 국제공항의 기능을 지역적으로 분산시킴으로써 국토의 균형발전을 유도하기 위한 목적도 담겨있다. 무안 국제공항은 건설 후 광주공항의 국제선 기능(일부 국내선 기능 포함)과 목포공항의 기능이 이전되어 명실공히 호남권의 중추공항으로 발전될 전망이다. 이러한 무안 국제공항의 건설목적은 충분히 살리기 위해서는 공항이 단순한 비행기의 이착륙 공간이 되어서는 곤란하다. 무안 국제공항의 건설은 공항 주변지역의 관광진흥을 포함한 고부가가치 첨단산업의 유치·육성 등으로 이어질 때 그 가치가 발휘되게 되며, 국제공항의 건설 목적 또한 여기에 있다고 할 수 있다.

전남 무안군 망운(望雲)면 피서(皮西)리 일대 247만 $m^2$ (약 75만평)에 건설될 무안 국제공항은 1989년 수립된 「務安郡 長期綜合開發計劃」에 그 필요성이 처음 제기되었다. 1990년 서해안 신 국제공항 개발 타당성 조사 결과 무안지역이 최적지로 선정되었으며, 1992년 제3차 「國土綜合開發計劃」에 건설계획이 반영되었다. 1994년 「空港開發 中長期 基本計劃」에 의거 무안 국제공항의 건설계획이 확정·고시되었으며, 1997년 정부예산에 공항

설계비 63억 원이 확보되어 공항설계가 착수되었다. 1998년부터 용지매입이 추진되어 2001년 건설계획이 마무리될 예정이며, 총사업비는 2,662억 원(국비 1,243, 민자 1,419)이 소요될 것으로 예상되고 있다. 주요 사업내용은 활주로 2,500m×45m 1본, 계류장 60,100㎡, 국제선 여객터미널 15,000㎡(110만 명/년), 국내선 여객터미널 25,000㎡(770만 명/년), 화물터미널 3,400㎡, 주차장 64,000㎡(2천여 대 동시 주차), 그리고 항공보안시설 1식 등이다. 무안 국제공항이 건설되면 여객수요는 연간 630만 명, 화물수요는 10만 톤으로 예상되며, 이에 따른 유발인구는 약 2만 명으로 추정되고 있다(조상필, 1996: 501·519).<sup>3)</sup>

호남권 신 국제공항이 무안군에 들어서게 된 데는 무안지역이 양호한 입지적 조건을 갖추고 있을 뿐만 아니라 광주공항과 목포공항이 시설확장 및 운영상 제약이 많기 때문이다. 무안 국제공항의 건설 후보지인 망운면 일원은 바다에 인접한 평야지대(해발 10-20m)로 항공기 운항상 장애물이 없으며, 소음피해 정도도 해안을 끼고 있어 매우 작은 편이다. 연중 안개일수도 19일(김포 37일, 광주 25일) 밖에 되지 않으며, 기상 이변이 거의 없어 자연적 입지조건이 매우 양호하다. 한편 서해안 고속도로가 완공될 경우 서해안 지역의 각종 산업시설 및 관광지들이 효율적으로 연계되는 장점도 갖고 있다. 또한 무안 국제공항은 광주공항과 목포공항이 안고 있는 문제점을 동시에 해결할 수 있는 중간 지점에 위치하고 있다. 현재 광주공항은 군용 공항으로 민간과 군이 공동으로 사용하고 있어 군용기 이착륙으로 인한 시설사용 제한과 공항 주변까지 시가지가 확대되어 추가적인 시설확장에 한계가 있다(조상필, 1996: 498). 현재 광주공항은 1일 18.4편이 운

항하고 있으며, 탑승률은 92%를 넘고 있다. 국제선도 광주-부산-오사카 노선에 주 2회, 광주-서울-방콕 노선에 주 3회 운행되고 있으나 광주에서의 탑승률은 매우 낮고, 경유지인 부산·서울까지 합하여 약 70%의 탑승률을 나타내고 있다.

### 3. 관광개발의 개념 정립과 인식의 전환

기왕에 추진되었거나 추진될 예정으로 있는 관광개발의 사례를 살펴볼 때 우리 나라의 관광개발은 그 목적과 방법에 있어서 커다란 혼돈 상태에 있는 것으로 판단된다. 우리 나라 사람들 대부분은 관광개발을 자연 또는 인문 자원을 보호하고 개발하여 국민의 보건, 휴양, 그리고 정서생활의 향상을 꾀하는 것으로 이해하기보다는 일반 유원지나 시설 집중형 위락 공간을 만드는 것으로 인식하고 있다. 무안군의 관광개발에 있어서 무엇보다 중요한 것은 관광개발에 대한 올바른 인식의 정립이라 할 수 있다. 관광개발에 대한 올바른 인식의 정립은 관광의 본질에 대한 이해에서 출발되어야 할 것이며, 이는 다음과 같은 원론적인 질문에 대한 대답에서 자연스럽게 구해질 수 있을 것이다.

#### 1) 관광의 본질은 무엇인가?

관광(tourism)의 개념을 한마디로 규정하기는 매우 어려우나 대체로 다음과 같이 요약될 수 있다. “관광이란 사람이 일상의 생활권을 떠나 다시 돌아올 예정으로 영리를 목적으로 하지 않고 他國이나 他地域의 문물·제도 등을 시찰하고, 풍경 등을 감상·유람할 목적으로 여행하는 것이다.” 관광의 목적과 효용은 극히 주관적인 것이고 그 내용 또한 시대의 변화에 따라 끊임없이 변천되어 왔기 때문에

이러한 관광에 대한 정의도 머지 않아 다시 손질되어야 할 것이다. 그러나 관광의 개념을 규정하는 데 있어서 변함없이 반드시 포함된 기준이 있다면 그것은 「장소의 이동」이다. 장소의 이동 여부는 관광과 레저 및 레크리에이션 활동을 구분 짓는 기준이 되기도 한다. 사람이 장소를 이동하는 이유는 분명하다. 자신의 일상적인 생활공간에서 직접 체험하지 못한 색다른 것을 다른 지역에서 경험하기 위해서이다. 이러한 관광의 특성은 관광개발에 있어서 매우 중요한 시사점을 던져주고 있다. 관광개발은 해당 지역의 지역적 특성을 최대한 살려 다른 지역에서는 경험할 수 없는 매우 특색 있는 볼거리와 즐길 거리를 제공하는 데 있는 것이다.

관광산업은 해당 지역에 존재하는 자연·인문 자원과 지역의 특산품을 토대로 발달할 때 강한 경쟁력을 지니며, 지역경제에 대한 기여도도 높아지게 된다. 관광개발의 핵심은 지역별 고유성과 특성을 최대한 강화시켜 다른 지역에서는 경험할 수 없는 색다른 체험을 할 수 있도록 하는 데 있다. 따라서 관광대상(관광자원)은 매력의 정도에는 차이가 있지만 전국에서 유일하게 존재하는 것으로 고유의 가치가 인식되는 것으로 규정할 수 있다. 관광은 장소의 대체성이 없는 데 반하여 레저 및 레크리에이션은 장소의 대체성이 있으며, 관광객의 유치력은 이러한 대체성의 여부 정도에 크게 의존한다. 따라서 관광개발의 차원에서 살펴볼 때 양자의 개념은 엄밀히 구분될 필요성이 있다. 이는 관광개발이 지역의 차별성 또는 지역의 고유성에 기초하고 있기 때문이다(일본교통공사, 1996: 17-19).

관광은 사람들이 자신의 일상적인 생활공간에서 보고 느끼지 못한 어떤 '특별한' 것을 체험하기 위해 다른 지역을 방문하는 데서부터 출발한다. 관광 목

적지에 특별한 그 무엇이 없다면 사람들은 자신의 주거지를 떠나 구태여 먼 거리를 이동할 이유가 없다. 가장 지방적인 관광지가 가장 세계적인 관광지가 될 수 있는 것이다. 현재 우리 나라 지방자치단체들에 의해 경쟁적으로 제시되고 있는 관광개발계획의 대부분은 대규모 위락시설·숙박시설·상업시설·스포츠시설·케이블카 설치 등을 그 주된 내용으로 담고 있다. 따라서 현재 추진 중에 있는 수많은 유사한 내용의 관광개발계획들이 차질 없이 진행된다면, 한국에는 동일한 유형의 관광지가 조만간에 수백 개나 만들어지는 사태를 경험하게 될 것이다. 이들 관광지는 국내 관광객은 물론 외국 관광객들로부터 외면 받게 되고, 결국 귀중한 자원만 낭비하는 결과를 초래하게 될 것이다(황창윤, 1996: 6). 특히 무안군 관광개발의 경우 현재 정부(한국관광공사)에 의해 대규모 개발이 추진 중에 있는 인근의 해남 화원관광단지 시설 내용과 중복되는 투자는 지양하는 것이 재정적 낭비를 막고 투자효율을 높이는 방안이 될 것이다.

시설투자 위주의 계획은 대개의 경우 환경문제와 상충하는 경우가 많을 뿐더러 초기 투자에 막대한 비용이 소요되기 때문에 개발에 큰 부담을 가질 수밖에 없다. 이에 비하여 지역 고유의 역사와 문화를 발굴·보전하여 관광자원화 하는 것은 지역적 차별성을 부각시킬 수 있을 뿐만 아니라 개발에 따르는 비용도 상대적으로 적은 편이다. 이러한 소프트웨어 중심의 관광개발 방안은 동시에 주민들의 화합과 일체감을 유발할 수 있는 좋은 매개가 될 수 있다. 세계관광기구(WTO)가 관광지 개발 잠재력의 필수조건으로서 이국적 정취·민속·전통·사적·지역 토산품 등을 최우선 요건으로 삼고 있는 점을 주목할 필요가 있다.



시간과 돈만 투자하면 간단히 만들 수 있는 대체성이 큰 시설물 중심의 관광개발은 대규모 시장을 인근에 가지고 있는 대도시 주변지역과 비교하여 경쟁력이 없으며, 지방 자치단체의 열악한 재정 형편을 고려할 때 바람직한 개발방식이라 할 수 없다. 결론적으로 자본만 투자하면 손쉽게 건설할 수 있는 관광지는 유사한 성격의 관광지가 다수 등장할 경우 경영상의 어려움에 직면할 가능성이 크다고 할 수 있다(일본교통공사, 1996: 17-19). 더구나 무안군의 경우 1994년 군의 재정자립도가 13.5%에 불과하여 관광개발에 소요되는 자원확보에 많은 어려움이 있으며, 민간자본의 유치도 여의치 않아 이미 지정된 관광지의 개발사업도 차질을 빚고 있는 형편이다.<sup>4)</sup>

## 2) 누구를 위한 관광개발인가?

관광개발론자들은 거의 예외 없이 관광개발의 목적을 방문객들로부터 경제적인 이득을 취하는 데 두고 있다. 방문객만을 위한 관광시설이 외부 자본에 의해 건설되고 지역 주민은 얼마 되지 않는 경제적 파급효과를 위해 관광개발에 부수되는 모든 어려움을 감내해야 한다면 이는 크게 잘못된 관광개발이라 할 수 있다. 특히 관광개발이 지역의 자연적·인문적 특성과 경제구조를 고려하지 않은 채 위락시설 위주로 개발된다면, 개발의 효과는 대부분 역외(域外)로 유출되고 결국은 지역 주민들로부터 외면 받게 될 것이다. 우리나라에서 골프장 건설이 지역 주민들로부터 거센 반발을 사고 있는 것이 그 예이다. 무안군의 관광개발은 지역 주민과 방문객 모두의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 방향으로 추진되어야 한다.

지역 주민이 즐겨 찾고 주민 스스로가 자랑스럽

고 소중하게 생각하는 장소를 만드는 것이 관광개발의 바람직한 접근자세이다. 방문객들이 영원히 이주하여 살고 싶은 공간을 만드는 것이 관광개발의 궁극적인 목표가 되어야 한다. 이를 위해서는 지역 주민의 참여를 통해 지역의 특성을 살리고 지역경제를 활성화시키는 방향에서 지역개발이 이루어져야 한다. 지역 주민들은 관광개발에 따른 이익이나 비용이 직간접으로 어느 정도 자신들에게 영향을 미칠 것인가에 대해 강한 관심을 가지게 된다. 관광개발 계획이 제대로 수행되지 못하는 이유는 바로 이러한 주민들의 관심이나 의견수렴을 소홀히 한 데 연유하는 경우가 많다. 지역 주민에 대한 삶의 질적 향상은 고려하지 않은 채 타 지역의 관광객을 유인하여 개발업자의 경제적 이익만 챙기려는 관광개발은 재고되어야만 한다. 관광객들이 지역 주민에 대해 느끼는 이미지는 장기적으로 가장 중요한 관광자원이기 때문에 지역주민들 스스로가 지역에 대한 자긍심을 갖고 적극적으로 홍보할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것이다.

## 3) 무엇을 위한 관광개발인가?

관광지 주민의 입장에서 볼 때 관광개발의 1차적인 목적은 방문 관광객들로부터 얻게 될 경제적 이득이다. 한편 관광객들은 정신적인 위안과 지적인 만족감, 그리고 육체적 피로를 풀기 위해 관광지를 방문한다. 관광객과 관광지 주민 모두를 만족시키기 위해서는 관광 목적지가 쾌적하고 모두에게 유익한 공간이 되어야 한다. 관광개발의 의의는 국민 모두의 삶을 질적으로 향상시키는 데 있다. 아름답고, 깨끗하고, 풍요로우며, 자긍심을 느낄 수 있는 그러한 생활공간을 만드는 것이 진정한 관광개발이라고 할 수 있다. 정부와 공공기관이 관광개발에 적극적

으로 관여하고 있는 이유는 관광개발을 경제적 이익을 남기기 위한 경제행위로서 보다는 국민의 삶을 질적으로 향상시킨다는 「국민복지」의 차원으로 여기고 있는 데 있다.

삶의 질을 결정하는 요인으로는 물질적인 것 이외에 심리적·심미적인 요인이 크게 작용하며, 어느 정도의 경제적 수준이 달성된 이후에는 오히려 후자가 더 중요시되는 경향이 있다. 지금까지의 관광이 보고·즐기고·노는 형태에서 점차 새롭고 특색 있는 것을 보고, 배우고, 직접 참여하여 체험하는 관광형태로 변화하고 있는 추세를 주목할 필요가 있다. 최근 우리 나라에서 문화유산답사, 생태관광, 테마여행 등이 많은 사람들로 부터 환영받고 있는 것이 그 예이다. 지역내 문화유산과 생태환경을 잘 보존하고 가꾸어 지역환경에 부합하는 관광 매력물을 창조해 나가는 방향으로 관광개발이 이루어져야 할 것이다.

동양에서 觀光이란 용어는 周易의 「觀國之光 利用賓于王」이란 구절에서 비롯된 것이다. 이는 관광의 원래 의미가 다른 나라의 발달된 문화를 보고 배워 자국의 발전을 꾀하는 데 있었음을 의미한다. 서구사회에서도 그랜드 투어(Grand Tour, 대여행 또는 교양여행)를 통해 지식인·예술가·문호들이 유럽 각국을 순방하면서 지식과 기술을 상호간에 교환함으로써 유럽의 문예부흥을 이룩하고, 결국은 산업혁명을 일으킬 수 있는 계기를 마련하였던 것이다. 오늘날 관광개발의 의미를 경제적 이익에서만 찾으려는 경향은 2차세계대전 이후 경제적으로 어려웠던 나라들이 외화를 벌어들이기 위한 수단으로 관광진흥정책을 실시한 데 기인하며, 그 이전에는 관광이 가져다 줄 경제적 이익은 그다지 중시되지 않았다. 관광의 의의는 경제적 이익을 얻는 것 이외

에 지적인 성숙과 마음의 평화를 구하는 데 있다. 자연과 삶의 현장은 살아있는 야외 교육장이고, 관광을 통해 보다 효과적인 교육이 이루어질 수 있는 것이다.

#### 4. 무안국제공항 주변지역의 관광개발 방안

새로운 국제공항의 건설은 고속 교통수단에서의 의존도가 높은 고부가가치 첨단산업의 입지를 촉진하고, 국제무역을 활성화시키며, 항공운송 관련 산업의 유치를 통하여 공항 주변지역의 경제발전에도 크게 기여하게 된다. 한편 산업구조의 고도화와 수출상품의 小型化·高附加價値化는 항공운송에 대한 수요를 확대시켜 지방에도 국제공항의 건설 필요성이 증대되고 있다. 그러나 청주 국제공항의 예에서 보는 바와 같이 우리 나라는 수도권을 중심으로 경제활동이 과도하게 집중되어 있어 지방 국제공항의 원활한 운영에 필요한 적정 수준의 국제 항공화물 및 항공여객 수요를 확보하는 데 많은 어려움이 있다. 따라서 현재로서는 공업생산 여건이 상대적으로 열악한 여건에 있는 광주·전남 지역의 경우 관광산업의 육성을 통해 무안공항 운영을 위한 적정 수준의 항공운송 수요를 창출해야 할 것이다. 본장에서는 관광의 본질에 충실한 무안군의 관광개발 방안을 구체적인 사례를 중심으로 제시하고자 한다.

##### 1) 공항 연계도로의 관광자원화

무안 국제공항은 광주·전남지방을 찾는 방문객들의 이 지방에 대한 이미지를 결정짓는 첫 번째 관문이다. 공항으로 연결되는 도로변을 아름답게 꾸미는 것은 첫선을 보는 예비 신부가 외모에 많은 신경을 쓰는 것에 비유될 수 있다. 무안공항을 이용하는

승객들에게 정돈되지 않은 모습을 보여주는 것은 이 지방 주민들은 방문객들에 대해 관심이 없다는 것을 나타내는 것에 다름없다. 미지의 세계에 대한 호기심을 갖고 무안공항에 도착한 관광객들에게 노랑고·하양고·붉은 꽃으로 단장된 아름다운 도로를 보여주는 것은 그 자체만으로 신선한 충격을 주기에 충분하다. 더구나 이러한 아름다운 도로가 방문객들을 위해 이 곳 주민들이 정성들여 조성한 것이라면, 그들이 받게 될 감동은 더욱 커질 것이다.

도로변 경관은 방문지 전체의 경관을 대표할 가능성이 크다. 여행객들이 직접적으로 접하게 되는 경관은 방문지 구석구석이 아니라 공항과 관광 목적지 또는 해당 지역의 주요 지점들을 연결하는 도로변 풍경이기 때문이다. 광주·전남지방은 타지역 사람들로부터 왓지 거칠고, 반항적이고, 배타적이라는 부정적인 인식을 받아온 게 사실이다. 이러한 부정적인 이미지는 그 형성 배경이야 어찌 되었던지 간에 이 지역 출신 젊은이들의 취업 부진으로까지 이어지고 있는 것이 현실이다. 전남도에서는 「전남지역 이미지 한 차원 높이기 운동」을 도정(道政)의 핵심 사업으로 추진하기도 하였다.<sup>5)</sup> 이 지역 사람들은 평화를 사랑하고, 부드럽고, 정직한 사람들이니 믿어 달라고 소리쳐 봐야 효과가 없다. 이 지역 사람들 스스로가 공항으로 연결되는 길을 아름답게 꾸미고 자신들이 사는 집과 동네를 꽃과 나무로 단장한다면 이는 수많은 공허한 구호보다 훨씬 긍정적인 효과를 나타낼 것이다.

무안읍과 해계(海際) 그리고 공항건설 예정지인 망운(望雲)으로 이어지는 도로변에는 17년 전부터 심기 시작한 6천 5백여 그루의 왕벚나무가 자라고 있어 봄철이 되면 이 도로는 아름다운 꽃길로 변하게 된다. 이 왕벚나무는 무안군 현경(玄慶)이 고향

인 한 村夫가 생전에 고향을 위해 무엇인가 의미 있는 일을 하고 싶다는 생각에서 사재를 털어 심고 가꾼 3만여 그루 중의 일부이다. 벚꽃을 일본인들이 너무나 좋아하여 일본의 상징처럼 인식되고 있기 때문에 벚나무를 심고 가꾸는 것이 마치 매국적인 행동인 것처럼 받아들여지는 경우가 있으나 이는 크게 잘못된 것이다.<sup>6)</sup> 벚나무는 원래 한반도의 왕벚나무가 일본으로 전래되어 그 곳에서 개량된 것이다. 벚꽃은 일본의 꽃인 동시에 우리의 꽃인 것이다. 필자는 이 왕벚나무 사이사이에 일본의 개량종 벚나무를 심어 이 꽃길을 韓·일간 용서와 화해 그리고 우정의 상징으로 삼았으면 한다. 벚나무 사이사이에 일본인이 좋아하는 코스모스를 심는다면 그 효과는 더욱 커질 것이며, 무안공항의 연계도로는 그 자체가 훌륭한 관광자원이 될 수 있을 것이다. 일본인 관광객들에게 과거의 불행했던 역사의 짐을 잔뜩 안겨 주기보다는 우리의 손님으로 환영하여 맞이하는 마음의 자세가 요구된다.

영암읍과 구림마을(월출산의 왕인박사 유적지)을 연결하는 도로에도 봄철이면 벚꽃 터널이 형성되어 관광객들로 인산인해를 이룬다. 일본인들은 이 곳 출신 왕인(王仁)박사를 일본문화의 조종(祖宗)으로 받들고 있으며, 매년 많은 수의 일본인들이 왕인박사 유적지를 찾아 배례하고 있다. 무안 국제공항과 월출산 국립공원을 연결하는 벚꽃길 조성은 의미 있는 관광도로 개발사업으로 생각된다.<sup>7)</sup> 또한 나주(羅州)지역은 맛과 품질 면에서 세계적 수준을 자랑하는 나주 배의 특산지로 그 재배면적이 2,148ha나 된다. 한편 해남 땅끝마을 인근에는 제주도의 유채꽃 단지 못지 않게 넓은 면적에 유채가 대단위로 재배되고 있다. 무안 국제공항의 건설과 관련하여 꽃길을 가꾸자는 주장을 펴는 또다른 이유는 전남이

농도(農道)로서 자유무역 시대를 맞아 고부가가치 작목 생산으로 그 구조를 변경하지 않을 수 없기 때문이다. 무안지역은 기후와 토양이 화훼재배에 적합하여 일제시대부터 대단위 화훼단지가 조성되었으며, 지금까지도 「꽃회사」라는 지명이 남아 있을 정도이다(무안군, 1997: 27). 앞으로 국제공항이 건설되면 무안에서 생산된 화훼는 국내시장은 물론 일본 등지로 수출하는 데 매우 편리한 여건을 갖추게 된다. 공항 주변에 꽃길을 조성하는 것은 이 지역이 우리 나라 꽃재배의 메카라는 사실을 널리 알리는 효과적인 홍보수단이 될 것이다.

## 2) 회산 연꽃 방죽

무안군 일로(一老)읍 복용(伏龍)리의 약 10만여 평에 이르는 회산 저수지(회산 방죽)에는 자생 연(蓮)이 뺨뺨이 자라고 있어 꽃이 피는 8-9월에는 많은 불교 신자들이 이곳을 찾고 있다. 연꽃은 불교와 불심(佛心)을 상징하는 꽃이기 때문이다. 이제까지 진입도로는 물론 관광객을 위한 편의시설이 제대로 갖춰지지 않았던 관계로 일반인에게는 거의 알려지지 않았던 곳이다.<sup>8)</sup> 회산 연꽃 방죽이 무안군의 관광개발에 있어서 관계자들의 관심을 끄는 이유는 연꽃 자생지의 규모가 국내는 물론 세계에서 가장 크기 때문이다. 다른 지역에서 그 유례를 찾아 볼 수 없다는 것은 관광자원으로서의 가치가 충분하다는 것을 의미한다. 특히 회산 방죽의 연꽃은 백련으로 연꽃 공양에서 으뜸으로 칠뿐만 아니라 국내에서는 발견하기가 힘들어 그 특수성이 더욱 돋보인다.<sup>9)</sup>

불교는 한반도에 고대 국가의 형태가 갖추어 질 무렵 전래된 이래 1,600여 년 동안 지속적으로 한국인의 정신세계를 지배해 왔다. 우리 나라의 불교

신자는 천만 명을 약간 상회하며 이들의 4.6%는 주 1회 이상, 32.9%는 1년에 1-2회 정도 종교집회에 참여하고 있는 것으로 조사되고 있다(통계청, 1997; 한국 종교사회 연구소, 1995).<sup>10)</sup> 사찰을 찾아 종교행사에 참여하는 사람들의 대부분은 중·노년 여성으로 이들은 가정의 안녕과 건강을 기원하기 위해 사찰을 찾는다. 따라서 회산 연꽃 방죽이 관광지로 개발될 경우 주된 방문객은 중·노년층 여성이 될 것이다. 이들은 시간적 여유가 많고, 신앙심이 깊으며, 사라져 버린 농촌 풍경에 대한 향수가 깊을 뿐만 아니라 건강에 대한 관심이 많은 부류의 사람들이다.

연꽃과 어울리는 건축물은 흙으로 벽과 바닥을 한 전통 가옥이다. 최근에는 황토가 건강에 좋다고 하여 황토방 찜질이 크게 유행하고 있기 때문에 숙박시설은 황토를 소재로 한 전통 가옥이 바람직할 것으로 판단된다. 현대식 시멘트 건물은 연꽃 방죽과 조화로운 경관을 형성하기 어려우므로 숙박시설은 물론 상가 건물로서도 적합하지 않다. 전통적인 초가집 숙박시설은 자리는 청소년들에 대한 문화교육의 현장으로도 활용될 수 있다. 주차공간은 충분히 마련하되 연꽃 방죽으로부터 일정한 거리를 두거나 조경을 통해 주차장 시설이 잘 보이지 않도록 하는 배려가 필요하다. 도시문명의 상징인 자동차로부터 자유로운 공간조성이 여기서는 필요하다. 또한 위탁시설은 연꽃 방죽 개발의 핵심 개념인 「불교적 분위기」를 크게 해칠 수 있기 때문에 결코 설치되어서는 안될 것이다.

회산 연꽃방죽의 관광개발에서 반드시 고려되어야 할 사항은 관광객의 방문이 연꽃이 피는 여름 한철에 국한될 가능성이 크다는 점이다. 체제형 관광으로 유도하기 위해서는 다양한 즐길 거리와 관광객

편의시설의 설치가 필요하다. 시골 집의 분위기를 살린 기원이나 전통 찻집, 전문 사찰 음식점 등이 그것이다. 죽은 자의 넋을 달래는 수륙천도제 등 각종 불교의식을 전국적 규모로 이벤트화 하고, 연꽃 공양의 세계적 명소로 자리 매김 할 수 있는 소프트웨어 측면의 개발전략도 필요하다. 세계의 모든 연꽃을 살펴볼 수 있는 연꽃 전문 공원의 설치도 매우 의미 있는 사업으로 생각된다. 또한 관광 비수기의 대책으로 전통 요법에 의한 치료·요양 프로그램(또는 전문 센터)의 개발·운영은 매우 긍정적인 효과가 있을 것으로 판단된다. 사찰음식, 전통차, 단전 호흡, 단식, 요가, 한방치료, 그리고 황토 찜질방 등으로 구성된 치료·요양 프로그램의 경우 비수기와 성수기가 따로 없을 것이다. 고대의 동서양에서 오늘에 이르기까지 치료·요양 목적의 여행은 관광의 주된 행태 중의 하나였다. 회산 연꽃 방죽의 개발은 다른 관광지와 뚜렷이 구분되는 방향으로 진행되어야 한다. 이 곳은 단순히 즐기 위한 공간이라기 보다는 정신적·지적인 충만감을 채우고 마음의 안정을 취하는 공간으로 자리 매김 되어야 할 것이다.<sup>11)</sup>

회산 연꽃 방죽의 개발과 관련하여 반드시 언급되어야 할 것은 사찰 건립과 불교 상징물의 건립에 관한 것이다. 사찰 건립은 연꽃 저수지를 관리하고 이 곳을 방문하는 불교 신자들을 위해 종교 서비스를 제공하기 위해 절대적으로 필요한 사항이다. 불상이나 불탑 등은 연꽃 방죽 주위에 일정한 간격으로 배치하되 이 상징물들은 대부분의 사찰에서 볼 수 있는 천편일률적인 모양보다는 다소 파격적인 형상의 것이 좋을 것으로 생각된다. 이러한 상징물을 설치하는 데는 많은 재원이 요구되는데 1년에 1개씩 건립하여 108년에 108부처 또는 불탑을 조성

하는 식으로 계획을 추진할 필요가 있다. 불상이나 불탑을 만드는 데 방문객들을 직접 참여시키고 사용하는 돌도 전국 각지의 것을 사용하여 관광지 조성 에 특별한 의미를 부여하는 방안이 마련되어야 한다. 이처럼 관광지 개발에 의미를 부여하는 행위는 생명이 없는 돌이나 나무에 혼을 불어넣는 것이며, 관광객들의 재방문을 촉진하는 효과를 나타낼 수 있다. 자치단체장이나 관광개발 담당자는 자신의 임기 중에 또는 짧은 기간 내에 개발을 끝마친다는 터무니없는 생각은 삼가야 할 것이다.

### 3) 비행기 전시장

무안 국제공항 건설 예정지 인근인 현경면에는 일제 말기에 군용 비행장을 건설하다 중단한 건설현장이 있다. 이 곳에는 그 당시 만들어진 비행기 격납고와 통제소, 그리고 비행기 활주로 등의 흔적이 남아 있다. 이 군용 비행장을 건설하기 위해 많은 한국인들이 중노동에 시달렸으며, 그 당시 건설 현장에 동원되었던 사람들이 아직 무안지역에 많이 거주하고 있다. 제주도에도 이와 유사한 일제 치하의 군용 비행장 이 방치된 채로 남아있다. 무안군의 비행장 유적지는 이 지역이 이상적인 공항의 입지조건을 갖추고 있어 일찍부터 항공 전문가들의 주목을 받아왔음을 의미한다.

이처럼 무안지역에는 과거의 비행장 유적과 현대적 첨단 시설을 갖춘 국제공항이 지척에 위치하게 되어 양자를 연계시키면 훌륭한 교육현장으로 활용할 수 있을 것이다. 이곳에 일제 당시의 비행기나 그 모형 또는 각종 항공기를 전시하면 교육 효과는 훨씬 커질 것이다. 최근 무안군 몽탄(夢灘)면 사창(社倉)리에는 아외 비행기 전시장(항공우주과학 전시관)이 만들어 졌다. 이 지역 출신으로 공군 참모

총장을 역임한 옥만호(玉滿鎬)씨가 사재를 털어 고향에 건설한 것이다. 이 곳에는 玉장군이 직접 조종하고 1백회 출격한 F-51, 6·25 당시 「썩썩이」로 불린 TR706, 월남전 당시 공수부대원의 수송에 사용되었던 C-123K와 헬기 등 10대의 항공기가 전시되어 있다. 물론 이 비행기 전시장은 건립자의 고향 마을에 대한 보답이라는 값진 의의가 있지만 관광진흥의 입장에서 생각해 볼 때 장기적으로는 현경면의 일제시대 군용 비행장 유적지로 이전하는 것이 바람직한 것으로 판단된다.

관광객들은 속성상 볼거리가 한 곳에 모여있을 때 기꺼이 방문하지만 그렇지 않으면 시간의 제약상 스쳐 지나가기가 쉽다. 관광객의 대부분은 겸목적 관광객들이다. 어느 한 가지 목적만을 위해서라기 보다는 다른 목적을 겸해서 그 주위의 볼거리를 둘러보는 것이다. 특히 외국인 관광객들의 경우는 시간적 여유가 충분치 않다는 점도 개발계획 수립시 반드시 고려되어야 한다. 관광자원(매력물)의 평가는 불특정 다수인 관광객의 입장에서 이루어져야 한다. 관광자원이 위치한 고장의 사람들은 일반적으로 지역 관광자원의 가치 및 시장성을 과대 평가하는 경향이 있다. 그리하여 각종 관광 시설을 여러 곳에 분산·입지시키는 결과를 낳기도 한다. 이러한 관광 관련 시설의 분산 배치는 관광객의 행동양식과는 상반되는 비효율적인 것이다(일본교통공사, 1996: 52). 앞으로 무안 국제공항이 건설되면 수많은 공항 이용객들이 현경면 소재 일제시대 비행장 유적지를 지나치게 된다. 이들은 시간적·경제적 부담 없이 쉽게 비행장 유적지를 방문할 수 있다. 아무리 좋은 관광지라도 많은 사람이 찾아줄 때 그 가치를 인정받을 수 있는 것이다.

#### 4) 해수찜

무안군과 좁은 만(灣)을 사이에 두고 마주 보고 있는 함평군 손불면 해안지대에는 해수를 이용한 전통적인 목욕방식(통상적으로 「해수찜」이라 부른다)이 전해 내려오고 있다. 해수찜은 1800년경부터 함평군의 서해안 바닷가 손불면 궁산리 신흥마을(주포, 술안재)에서 재래식 방법으로 전래되다가 1980년대 중반부터 현대식으로 개발되어 상업화되었다. 재래식 해수찜은 썰물 때 개펄의 웅덩이나 움푹패인 바위의 고인 물 속에 소나무 장작으로 3-4시간 달구어(800℃-1,200℃)낸 유황성분이 많은 돌을 넣어 바닷물을 뜨겁게 한 후 멍석을 그 위에 펴고 앉아 찜질을 하거나 몸을 담그는 방법이다. 한편 개량식 해수찜은 개펄에 파놓은 웅덩이에서 바닷물을 끌어들여 보일러에서 40℃-50℃ 정도로 가열하여 욕조에 채운 다음 가열한 유황성분이 많은 돌(도석)을 솔가지나 쭉 등의 약초와 함께 넣어 찜질을 하는 방법이다.

해수찜은 체내의 노폐물을 내보내고 혈액순환을 도와 피부가 좋아지고 신경통, 관절염, 류마티스, 피부염, 산후통이나 각종 성인병에 탁월한 효과가 있는 것으로 알려져 있다. 연간 10만여 명이 해수찜의 효능을 체험하기 위해 함평을 찾고 있으며, 매년 그 수가 증가하고 있다. 해수찜 이용자의 85%는 40세 이상의 중년층이고, 성별로는 여성이 83%를 차지하고 있다. 해수찜의 이용 목적은 전체의 80% 이상이 성인병과 산후조리, 신경통, 관절염, 피부병 등 질병을 치료하기 위한 것으로 나타나고 있다. 한국인이 삶에 있어서 가장 중요한 항목으로 건강 57%, 행복한 가정 26%, 기타 17%로 지적하고 있는 것은 무안군의 관광개발과 관련하여 시사하는 점이 많다(공보처, 1996: 218). 한편 한

국민의 건강관리 방법으로 목욕·사우나가 8.3%나 되고 국민의 20%가 스스로 자신의 건강이 좋지 않거나 매우 나쁘다고 생각하고 있는 점도 관광개발에 있어서 반드시 고려되어야 할 사항이라 할 수 있다(통계청, 1996).

해수점은 그 약리적 효과는 논외로 하더라도 그 특별성만으로도 관광자원으로서의 가치가 충분하다고 판단된다. 특별한 그 어떤 것에 대해 사람들은 호기심을 갖기 마련이다. 한편 해수점은 목욕업 그 자체만으로는 수지타산을 맞추기가 어려우므로 위락 시설이나 숙박 및 식음료관련 시설이 목욕단지에 복합적으로 건설·운영되어야 할 필요성이 있다. 목욕업은 날씨가 더워지면 이용률이 크게 떨어지므로 비수기인 여름철에는 해수욕이나 머드팩(mud pack)을 즐길 수 있는 시설이 마련되어야 한다. 또한 요양의 목적을 충분히 살리기 위해 건강식을 전문으로 하는 음식점이나 식도락가를 위한 생선횃집 등이 함께 운영된다면 이 곳 어민들의 소득 증대에도 기여하는 계기가 될 것이다.

무안지역에는 굴곡이 심한 개펄 해안이 잘 발달되어 있고 다도해의 많은 섬들이 큰 과도를 막아주어 해변 어디에서나 해수점이 가능하나 다양한 체험을 원하는 관광객의 특성을 반영하여 인근에 즐길거리가 풍부하고 무안 공항에서 가까운 장소가 이상적인 해수점 입지장소로 여겨진다. 특히 홀통 해수욕장은 여름철에 해수욕객이 많고, 평시에도 활어회를 즐기기 위한 식도락가와 윈드서핑 동호인들이 꾸준히 찾아들고 있다. 또한 목포 방면에서 무안 국제공항으로 통하는 길목에 위치한 유당농원에는 골프장이 건설되어 있고, 앞으로 종합적인 스포츠 및 위락시설 단지로 개발될 예정으로 있어 이상적인 해수점 입지장소로 판단된다. 한편 유당농원의 넓은 간

척지와 해변에 초지를 조성하고 승마장으로 개발한다면 다도해의 아름다운 해안선을 따라 승마를 즐길 수 있어 환상적인 관광코스가 될 수 있을 것으로 판단된다.

##### 5) 지역 산업과 연계한 관광개발

무안 국제공항의 건설과 관련하여 우선적으로 고려되어야 할 무안지역의 개발방안은 항공교통 시설을 활용한 선진 고소득 농업으로의 구조 전환이라 할 수 있다. 전남지방은 흔히 「農道」의 상징으로 일컬어지고 있다. 그러나 1997년의 조사에 따르면 가구당 농가 소득이 전국에서 최하위였으며, 평균 농가 자산도 9개 道 평균의 71%에 그쳐 전국에서 8위를 기록하였다(광주일보, 1997. 7. 24). 이는 全南道가 채소·특수작물·과수·축산 등 고소득 작목에 대한 투자보다는 쌀 농사 위주의 농업경영을 하고 있으며, 농업 이외의 취업기회 또한 적기 때문인 것으로 분석되고 있다. 이러한 문제점을 해결하기 위해서는 농가의 경영을 혁신하고 고소득 작목을 개발하는 외에 농촌 경제를 3차산업화 하는 구조조정이 필요하다. 농업과 관광산업의 접목이 바로 그것이다. 공항건설에 따른 주변지역의 개발은 공항지원시설이나 공항 이용 인구를 위한 편의시설의 배치 차원을 넘어서 지역산업 전체의 구조조정으로까지 확대되어야 한다(이종화, 1997: 51). 무안지역 특유의 「지역산업」을 발굴·육성하고, 이를 관광산업과 연계시킴으로써 지역의 소득증대에 기여할 수 있는 방안이 모색되어야 한다(전남발전연구원, 1995).

무안군은 전국 양파 총 생산량의 25%와 전남지역 생산량의 53%를 차지하는 양파의 주산지이다. 무안군은 상품가치가 떨어지는 양파나 그 줄기를 사

료로 활용하여 육질이 좋은 한우를 생산하여 상표화 하는 계획을 추진하고 있다. 무안 단위 축협에서는 이 지역에서 생산된 한우의 수요를 확대하기 위해 한우 판매점과 식당을 직영하고 있다. 최근에는 양파가 고혈압 예방 및 장수에 효과가 좋다는 보도 때문에 양파 한우가 크게 환영받고 있다. 또한 무안지역에는 양파 김치가 사람들로부터 인기를 끌고 있어 이를 관광상품화할 경우 그 소비가 크게 늘어날 수 있을 것이다. 한편 양파는 백합과에 속하는 구근식물인 관계로 오랫동안 양파를 재배하는 과정에서 습득한 기술을 활용할 경우 무안지역은 화훼농업을 일으키는 데 상대적으로 유리한 조건을 갖추고 있다. 무안지역은 화훼농업에 적합한 토양과 기후조건을 갖추고 있을 뿐만 아니라 무안공항이 건설될 경우 신선도가 생명인 화훼류의 유통에도 편리하여 화훼농업에 관한 한 최적의 입지조건을 갖추고 있다고 할 수 있다.

## 5. 결론

본 연구는 정부의 무안 국제공항 건설 결정으로 이 지역의 항공교통 여건이 현저히 개선될 것을 전제로 하여 무안 지역의 「관광개발 방안」을 제시하는 데 그 목적을 두고 있다. 현재 우리 나라에서 진행되고 있는 대부분의 관광개발계획들은 그 목적 및 방법 등에 있어서 커다란 혼돈상태에 있는 것으로 판단된다. 관광개발의 목적을 오직 경제적 이득을 취하는 데 두고 있다거나, 개발 내용의 대부분이 자본만 투자하면 어디에서나 쉽게 만들어질 수 있는 위탁시설·숙박시설·상업시설·스포츠시설 등으로 구성되어 있는 것 등이 바로 그것이다. 이러한 비슷한 내용의 「시설 집중형 위탁공간의 조성」은 지역

마다 다른 특색 있는 그 무엇을 경험하기 위해 다른 지역을 방문하는 관광객의 의도에 크게 배치(背馳)되는 것이다.

본 연구에서는 무안군의 관광개발이 관광의 본질에 충실한 것이어야 한다는 점을 인식하고 이를 위해 다음과 같은 근본적인 질문 세 가지 제기하였다. 첫째, 관광의 본질은 무엇인가? 둘째, 누구를 위한 관광개발인가? 셋째, 무엇을 위한 관광개발인가? 앞의 세 가지 질문에서 얻어진 다음과 같은 결론은 지극히 원론적인 것임에도 불구하고 실제에 있어서 잘 지켜지지 않고 있는 것들이다. 첫째, 관광개발은 해당 지역에 자연적 또는 역사적으로 주어진 관광소재의 특성을 최대한 강화할 수 있도록 특색 있게 수행되어야 한다. 둘째, 관광개발 과정에서 지역 주민의 참여가 이루어져야 하며, 개발의 내용이 지역산업의 발전과 주민의 소득증대로 이어질 수 있어야 한다. 셋째, 관광개발은 경제적 이익만을 추구하기 보다는 지역주민과 방문객의 삶의 질을 종합적으로 향상시킬 수 있는 방향으로 추진되어야 한다.

이처럼 관광개발을 추진하는 과정에서 반드시 고려되어야 할 사항과 무안군의 자연·인문적 조건을 반영하여 제시된 무안군 관광개발의 구체적인 내용은 다음과 같다. 첫째, 무안 국제공항의 연계도로를 관광도로화 하여 꽃길로 단장한다. 둘째, 회산 연꽃방죽을 요양 및 치료를 겸한 불교적 분위기를 살린 관광지로 개발한다. 셋째, 현경면의 일제시대 군용 비행장 유적지를 항공기 전시를 포함한 문화·역사 관광지로 개발한다. 넷째, 바다 물을 이용한 해수 목욕(해수찜)을 관광상품으로 활성화하고, 이를 인근의 관광시설과 연계하여 종합 위락단지화 한다. 마지막으로 무안지역의 특산물을 관광상품화 하여 都·農간 연계를 강화하고, 공항입지의 장점을 살려



첨단 고부가가치 작목재배 위주로 농업구조를 개편한다.

무안지역에는 국내의 유명 관광지와 비교하여 방문객들에게 자신 있게 소개할 만한 볼거리가 현재로서는 상대적으로 적은 편이다. 따라서 무안군의 관광개발은 지역의 특성과 이점을 최대한 살려서 특색 있게 개발하되, 다른 지역과 뚜렷이 구별되는 관광공간을 새롭게 만들어 간다는 자세로 장기적인 안목에서 참을성 있게 꾸준히 추진되어야 한다. 지금 조경용 나무를 심으면 100년 후에도 그런대로 쓸만한 나무가 될 것이란 점을 잊지 않아야 한다. 한편 무안 공항을 이용하는 관광객은 적어도 무안지역만을 관광 목적으로 하지는 않는다는 점을 분명히 인식해야 할 것이다. 이는 관광지 및 관광상품 개발이 인근의 다른 관광지와 연계하여 이루어져야 한다는 것을 의미한다. 개별 지역 단위로 특색 있는 관광지를 만들기 위해 노력하는 것도 중요하지만, 이들 각각의 기능을 전체적(시스템적)인 관점에서 조정하고 구성하는 노력 또한 그에 못지 않게 중요하다. 중복 투자에 따른 자원의 낭비를 사전에 예방하고, 공동 상승작용에 따른 추가적 이득(시너지 효과)을 누릴 수 있기 때문이다.

註

- 1) 전남의 개발 방향에 대한 설문조사에서 전체 응답자의 43%가 「관광·휴양지역」으로 개발해야 한다고 대답한 반면 국제통상의 중심지, 공업지역, 농업중심지역으로 개발해야 한다는 의견은 각각 30%, 20%, 8%에 불과했다(전남·서울·부산대학교 사회과학연구소, 1995: 261).
- 2) 김포 국제공항은 1996년 현재 우리 나라 국제선 수송 여객의 91%를 차지하고 있다. 한편 지방 국제공항의 총 여객 수송에 대한 국제선 여객 수송 비율은 김해 국제공항만이 12%

수준이고, 제주·대구·광주 공항은 각각 3.1%, 0.8%, 0.5%밖에 되지 않아 실제적으로는 국내선 중심으로 운영되고 있다(홍갑선, 1997: 24).

- 3) 이 수치는 무안 국제공항의 건설 후 광주공항의 기능이 무안공항으로 이전된다는 전제 아래 계산된 것이다.
- 4) 1982년부터 시작된 전남도내 17개 지정 관광지에 대한 민간 투자액은 2,964억 원으로 계획 투자액 1조 6백억 원의 18%에 그치고 있다(광주일보, 1997. 7. 15).
- 5) 전남지역의 발전을 위해서는 지역의 이미지 제고가 필요하다는 주장이 1980년대부터 존재해 왔다. 이러한 주장은 1994년 당시 조규하 전남 지사가 부임하면서 도정의 주요 방침으로 채택되었다. 한편 전남 도민의 90% 이상이 전남의 이미지 제고를 위한 노력이 필요하다는 의견을 제시하였다(전남·서울·부산대학교, 1995: 259).
- 6) 원래 일본 천황가(天皇家)의 문장(紋章)은 국화(菊花)였기 때문에 일본의 공식적인 나라꽃은 菊花라 할 수 있다. 벚꽃은 바람에 흩날리는 꽃잎의 모습이 일본 무사(사무라이)의 죽음을 비유되어 일본정신을 상징하는 것으로 받아들여졌으며, 특히 에도(江戸)시대부터 일본인의 사랑을 받게 되었다. 벚나무는 동아시아 지역에 많이 분포하며, 야생종의 수도 매우 다양하다. 특히 왕벚나무는 그 자생지가 한반도인 것으로 알려져 있다.
- 7) 미국은 아름다운 도로(road) 가꾸기 계획을 가장 체계적으로 실천하고 있는 나라이다. 미국 정부는 1991년 「아름다운 도로 가꾸기 계획(The Scenic Byways Program)」을 수립하여 6년 동안 8천만 달러를 사용하였다. 미국에는 총 400만 마일에 이르는 도로(roads)가 있는데 이중 약 51,500 마일이 아름다운 도로 가꾸기 계획에 포함되어 있다(McIntosh·Goeldner·Ritchie, 1995: 107).
- 8) 화산 연꽃 방죽은 법정 스님이 1995년 이 곳을 둘러본 후 수필집에 “세계적인 백련(白蓮) 연못이 있는 줄 몰랐다”고 소개하면서 널리 알려지게 되었다.
- 9) 연꽃은 수련(睡蓮)과의 여러해살이 물풀로 3일 정도 꽃이 피는데, 햇볕이 강한 한 낮에 꽃이 피었다가 밤에는 오므라든다. 국내에는 홍련·수련이 많고 백련은 아주 드물다. 한편 황련·청련은 국내에 서식하지 않고 강화에 있었다는 흑련은 현재 발견되지 않고 있다(중앙일보, 1997. 8. 28).
- 10) 불교도의 경우 종교집회에의 참여 빈도가 타종교에 비해 매우 낮게 나타나는 것은 집회 장소인 사찰의 대부분이 거주지로부터 원거리에 위치하고 있기 때문으로 판단된다.
- 11) 한국인이 종교를 믿는 이유의 64%가 「마음의 평안을 얻기 위해서」, 17%가 「자신과 가족, 친지들이 잘되었으면 해서」로 조사되고 있는 데서 심리적·정신적 평안이 종교와 관련된 관광개발에 있어서 매우 중요함을 알 수 있다(공보처, 1996: 96).

## 참고문헌

- 공보처, 1996, 한국인의 의식·가치관 조사.
- 김철용, 1993, “우리 나라 航空運送産業의 國際競爭力 提高方案”, 항공교통, 교통산업연구원, 제13호, pp.24-49.
- 무안군, 1990, 무안군 건설 종합계획: 1991-2000.
- 무안군, 1997, “무안소식” .
- 박기찬·조남식, 1993, “영종도 新空港이 아시아 태평양地域 航空觀光産業에 미치는 影響”, 항공교통, 교통산업연구원, 제13호, pp.50-76.
- 이선희, 1996, “문화관광의 이해”, 觀協, 통권 277호, pp.8-11.
- 이영혁, 1995, “항공운송산업과 관광산업의 연계발전방안”, 세계화시대의 관광산업: 발전과 전략, 서울: 일신사, pp.96-121.
- 李鍾華, 1997, “務安 國際空港 周邊地域 開發方向”, 무안 국제공항 건설관련세미나 자료집(1997. 4.17.).
- 일본교통공사, 김성혁(역), 1996, 일본의 관광사업: 지역문화 활성화의 업무지침, 서울: 일신사.
- 전남발전연구원, 1995, “務安郡 觀光綜合開發計劃”, 주민공청회 자료.
- 전남·서울·부산대학교 사회과학연구소, 1995, 전남 이미지 실태 연구: 국민의식 조사결과 보고서.
- 趙相岳, 1996, “國際空港이 地域發展에 미치는 效果와 周邊地域 開發方向”, 地方時代와 選擇, 光州·全南發展研究院, pp.471-531
- 통계청, 1995, 인구주택 총조사.
- 통계청, 1996, 1996 한국의 사회지표.
- 통계청, 1997, 1995 인구·주택 총조사 보고서, 제1권.
- 한국관광공사, 1996a, 觀光情報, 통권 제264호.
- 한국관광공사, 1996b, 농어촌 관광개발 활성화 방안 연구.
- 한국 종교사회 연구소, 1995, 한국 종교 연감, 서울: 고려한림원.
- 홍감선, 1997, “務安 國際空港의 機能定立”, 무안 국제공항 건설관련세미나 자료집, pp.21-43.
- 황창윤, 1996, “지방자치와 관광개발”, 觀協, 통권 제283호, pp.4-7.
- Harvey, G., 1978, “Airport choice in a multiple airport region”, *Transportation Research: A*, 21(6), pp.439-449.
- McIntosh, R.W., Goeldner, C.R., and Ritchie, J.R.B., 1995, *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*, seventh edition, New York: John Wiley & Sons.

Abstract

## The Tourism Development Plan of Muan County in Relation to the Construction of the Muan International Airport

Deog-An Lee\*

The purpose of this study is to present the tourism development plan of Muan County in relation to the establishment of the Muan International Airport. This study criticizes the stereotypical tourism development plans carried out by numerous local self-governments. The highest purpose of tourism is to create an experience that cannot be had in a person's daily life. Tourism development in Muan must be loyal to this philosophy of tourism.

This study raises three key questions: What is the nature of tourism?; For whom is tourism developed?; Why is tourism being developed? The answers to the three key questions are very basic ones, but are not being fulfilled in the tourism development of Korea, as follows. Firstly, tourism development should be carried out to strengthen the special characteristics of tourism resources. Secondly, tourism development should encourage the participation of local residents within the process, and it should be helpful to the local industry and the resident's income. Lastly, the development should refrain from relying heavily on money-making businesses but seek to enrich the lives of visitors and hosts together. This study presents five distinctive tourism development schemes for Muan. They are as follows: the establishment of a scenic byway leading to the Airport; the development of *Hoeshan* lotus reservoir as a tourist resort for Buddhists and as a traditional health care center; the utilization of the Japanese military airport relics as an historical and cultural tourist attraction; the establishment of a salt-water spa complex; and the vitalization of agricultural tourism by utilizing the advantage of the Muan International Airport.

**Key words** : tourism development, tourism resource, local self-government, quality of life

---

\* Professor, Department of Tourism Studies, Chodang University.