

1976學年度 碩士學位請求論文

濟州道 觀光開發에 관한 研究

指導教授 閔 丙 旻

東國大學校 行政大學院 行政學科

朴 才 滿

1976學年度 碩士學位請求論文

# 濟州道 觀光開發에 관한 研究

指導教授 閔 丙 旻

主審\_\_\_\_\_

副審\_\_\_\_\_

副審\_\_\_\_\_

審査年月日 197 年 月 日

東國大學校 行政大學院 行政學科

朴 才 滿

TD  
333  
H7722

## 目 次

|       |                    |     |
|-------|--------------------|-----|
| 第 1 章 | 序 論                | 9   |
| 第 1 節 | 研究의 目的             | 9   |
| 第 2 節 | 研究의 対象, 方法 및 範圍    | 14  |
| 第 2 章 | 觀光開發의 意義와 戰略       | 17  |
| 第 1 節 | 觀光開發의 意義           | 17  |
| 第 2 節 | 觀光開發에 考慮된 諸要素 및 條件 | 33  |
| 第 3 節 | 觀光開發 基準 및 戰略       | 47  |
| 第 3 章 | 濟州道의 觀光開發 條件       | 59  |
| 第 1 節 | 濟州道의 一般的 現況        | 59  |
| 第 2 節 | 濟州道의 觀光條件          | 87  |
| 第 4 章 | 濟州道의 觀光開發計劃 및 實態   | 106 |
| 第 1 節 | 濟州道觀光開發의 前提 및 計劃   | 106 |
| 第 2 節 | 濟州道觀光開發의 進行 實態     | 122 |
| 第 5 章 | 問題点 및 改善策          | 136 |
| 第 1 節 | 問 題 点              | 136 |
| 第 2 節 | 改 善 策              | 143 |
| 第 6 章 | 結 論                | 148 |
|       | 參 考 文 獻            | 153 |
|       | 英 文 要 約            | 157 |



## 圖 表 目 次

|         |                      |    |
|---------|----------------------|----|
| 圖表 — 1  | 觀光開發效果의 二面性          | 48 |
| 圖表 — 2  | 觀光레크리에이션의 種類와 開發方向   | 52 |
| 圖表 — 3  | 評價尺度別 觀光地의 評價點       | 55 |
| 圖表 — 4  | 觀光重點地域 選出을 위한 다이아 그램 | 57 |
| 圖表 — 5  | 濟州道 行政區域             | 60 |
| 圖表 — 6  | 濟州道의 人口              | 62 |
| 圖表 — 7  | 家口 및 人口趨勢            | 64 |
| 圖表 — 8  | 農家口 現況               | 67 |
| 圖表 — 9  | 米麦類 및 特用作物 生産量       | 67 |
| 圖表 — 10 | 家畜現況                 | 68 |
| 圖表 — 11 | 水産物 漁獲高              | 69 |
| 圖表 — 12 | 全國 道路現況 對比           | 70 |
| 圖表 — 13 | 車種別 保有現況             | 71 |
| 圖表 — 14 | 濟州道의 道路現況            | 72 |
| 圖表 — 15 | 濟州道 海運便              | 74 |
| 圖表 — 16 | 各港別 荷役能力 및 施設現況      | 75 |
| 圖表 — 17 | 濟州空港 施設現況            | 76 |
| 圖表 — 18 | 濟州空港 航空機 運航 事項       | 77 |
| 圖表 — 19 | 濟州空港 航空便             | 77 |
| 圖表 — 20 | 濟州道 長距離 電信電話         | 78 |

|         |                   |     |
|---------|-------------------|-----|
| 図表 - 21 | 濟州 - 陸地間 市外電話 回線  | 79  |
| 図表 - 22 | 濟州道 電力 發電 現況      | 80  |
| 図表 - 23 | 濟州道民의 生活環境 水準     | 83  |
| 図表 - 24 | 濟州道民의 所得          | 85  |
| 図表 - 25 | 濟州道의 位置           | 88  |
| 図表 - 26 | 濟州道 - 陸地 海運 距離    | 88  |
| 図表 - 27 | 濟州道 航空距離          | 88  |
| 図表 - 28 | 濟州道 傾斜別 面積分布 狀況   | 91  |
| 図表 - 29 | 濟州道의 氣象           | 92  |
| 図表 - 30 | 濟州道 平均 降水量 比較     | 93  |
| 図表 - 31 | 濟州道의 天氣日數 比較表     | 93  |
| 図表 - 32 | 觀光資源 現況           | 96  |
| 図表 - 33 | 指定 文化財            | 102 |
| 図表 - 34 | 指定 觀光地            | 103 |
| 図表 - 35 | 漢拏山 国立公園 指定 現況    | 104 |
| 図表 - 36 | 集團施設 公園計劃         | 105 |
| 図表 - 37 | 年度別 觀光客 및 外貨獲得 実績 | 111 |
| 図表 - 38 | 年度別 国籍別 入国現況      | 112 |
| 図表 - 39 | 年度別 目的別 入国現況      | 113 |
| 図表 - 40 | 財源別 및 年度別 投資計劃    | 118 |
| 図表 - 41 | 投資 内容             | 118 |
| 図表 - 42 | 觀光事業의 展望          | 120 |

|         |                          |     |
|---------|--------------------------|-----|
| 図表 - 43 | 所管別 投資 実績                | 123 |
| 図表 - 44 | 年度別 投資 実績                | 126 |
| 図表 - 45 | 主要観光 産業実績                | 129 |
| 図表 - 46 | 観光業体 及 指定業体 現況           | 129 |
| 図表 - 47 | 観光客 収容 能力                | 130 |
| 図表 - 48 | 全国 観光事業体 現況              | 131 |
| 図表 - 49 | 年度別 国籍別, 目的別, 職業別, 観光客状況 | 133 |
| 図表 - 50 | 全国 外来観光客 誘致 及 外貨獲得 実績    | 135 |
| 図表 - 51 | 济州道 観光収入 実績              | 135 |



## 第 1 章 序 論

### 第 1 節 研究의 目的

都市人口의 過密度化와 2次産業의 發展은 生活環境의 破壞와 惡化를 隨伴하였다.

그것은 保健과 體力增進 및 精神醇化에의 欲求를 促發하며 大自然과 文化環境에의 渴望을 深化 시키고 있다. 그 渴望을 觀光과 慰樂行爲로 充足코자 하는 傾向으로 나타나고 있다. 따라서 觀光需要는 이와같은 欲求와 經濟社會의 複雜, 多樣化, 所得水準의 伸張 및 交通手段의 發達과 함께 日益 伸張되고 觀光行爲 그 自体도 大型化, 広域化, 多樣化 할 것이다. 觀光産業은 先代로 부터 물려 받은 天賦의 自然과 文化的 遺産을 가꾸고 開發하여 國民敎化와 保健, 慰樂에 提供되고 外國人 探訪客으로 부터는 國際間의 理解와 友好增進으로 國威의 宣揚에 寄與할 수 있다. 한편으로는 이들로 부터 얻어지는 外貨의 貿易外 收入이라는 적지않은 副産을 남게 한다.

濟州島는 火山活動으로 生成된 雄壯하고 神秘로운 自然景觀과 예로부터 獨立된 하나의 地域社會를 形成하여 特異한 言語와 固有의 風俗 및 歷史的, 文化的, 遺産을 豊富히 所藏한 絶海의 孤島이다!<sup>1)</sup>

---

註 1) 建設部『濟州道 觀光 綜合 開發計劃』, 1974. 12. P.3.

政府는 이러한 文化的 遺産과 自然景觀을 保護 保全함과 同時에 國民의 慰樂과 休息의 空間을 自然과 調和시켜 秩序있게 國際水準으로 開發하기 爲하여 1966年 10月 濟州道를 京仁・蔚山地區에 이어서 세번째로 特定開發地域으로 指定하였다. 이어서 政府는 綜合開發圈形成에 있어서 濟州地域이 觀光産業을 主軸으로 하여 開發될 수 있도록 長期的인 眼目에서 1973年度에 國土綜合開發計劃의 一環으로 全國 8中圈의 하나로 指定하였다. 1975年 1月에는 1982年 까지의 政府 및 民間投資 規模를 1,420億원이라는 巨額으로 策定發表하였으며 計劃 事業을 推進中에 있다.

濟州道の 開發問題는 '60年代에 접어들면서 本格的으로 다루어지기 始作했다고 보아진다. 그런데 '60年代 以前에도 濟州道の 開發問題가 專혀 云謂되지 않은 것은 아니어서 開發問題에 關心을 가지고 다루어졌던 것으로 안다. 이미 言及한 바와 같이 濟州道는 豊富한 資源을 가지고 있으며 諸般 開發可能條件이 좋기 때문에 開發을 제대로 한다면 다른 곳보다도 開發效果는 클 것으로 보고 있다. 이러한 點에서 濟州道の 開發은 產入產出面에서 產出이 많은 것으로 展望되어지는 터이다.<sup>2)</sup>

그러나 이와 같은 活潑한 開發努力에 못지 않게 이에 따른 問題點도 無數히 많아서 여러 가지 損失도 가져오고 있는 것이다.

---

註 2) 韓昌榮, 『要請되는 開發主体로서의 役割』 月刊開發濟州, 創刊号, 1975. 8. 15. P. 74.

國家全般에 걸친 綜合的이고 長期的인 眼目の 欠如, 눈앞의 利益을 爲해 瞬間的으로 만들어진 無數한 盲者模像格의 (hit and miss method) 計劃, 보여줄 것과 보여주지 않을 것의 無分別, 保全할 것과 開發할 것의 未分別, 지나친 營利와 經濟性 優位, 試行錯誤, 觀光倫理의 墜落等 그 病弊 또한 헤아리기 힘들만큼 많았던 것도 事實이다. 國際經濟事情의 惡化에 따른 한동안의 觀光後退를 맞본 지금, 보다 体系的이고 長期的인 眼目에서 經濟價值 以外の 諸價值가 包含된 觀光의 價值를 個人이나 企業의 短見的인 利益이라는 視点에서가 아니라 보다 公利的인 側面에서 開發基準이 設定되고 또한 実行되어야 할 것이다. 現代의 觀光은 單純한 遊戲나 快樂의 形態로만 볼 수 없는 生産性和 直結되고 있으며 教育的價值, 人間性 形成, 國際文化交流, 貿易等 그 比重이 크면 클수록 이에 따른 觀光地開發의 基準과 戰略은 더욱 慎重을 기해야 할 것이며 눈앞의 營利性만 計算하지 않는 綜合的 開發戰略이 要請된다 하겠다. 또한 現代觀光의 特徵이 보다 人間志向의이며 國民全体가 觀光의 對象이 되고 있다는 事實이다.

그러므로 觀光地開發이 無條件 西歐화된 호텔이나 施設을 만드는 것으로 足하다고 錯覺해서는 안되며 具體적으로 우리固有의 傳統美나 古典美의 優先과 아울러 潛在的 開發可能性을 提示하는 問題에 着眼해야 할 것이다.<sup>3)</sup>

註 3) 禹鍾稷『觀光地開發戰略에 關한 研究』, 1976, 檀國大大学院 碩士學位, 請求論文, P. 3.

自然環境의 保全과 他開發計劃이나 上位開發計劃에 相衡되지 않도록 觀光資源의 諸價值를 增進함은 他資源으로의 活用과 그에 미치는 影響等도 考慮에 넣어야 할 것이다. 이러한 問題意識에서 出發하여 觀光開發에 對한 數 많은 問題가 提起될 수 있다.

地域開發에 있어서 어떤 問題의 解決이나 病理的 要因의 克服은 綜合的, 均衡的인 接近方式에 依해야 한다. 地域開發에 있어서 解決하려는 問題나 病理的 要因들은 서로 關聯性을 가지고 相互交叉되어 있기 때문에 이들의 解決에는 各方面的 綜合的, 均衡的인 接近方式에 依하지 않고서는 解決하기 困難하다.

이런 點으로 보아 本 研究에서 다루고자 하는 濟州道는 우리나라 어느 道에 比해서도 獨特한 地域開發의 特殊性을 갖고 있다고 하겠다. 이제 그 特殊性을 보면 ① 濟州道는 우리나라에서 가장 작은 道行政區域일 뿐 아니라 道全体가 韓半島에서 88 마일이나 떨어진 섬으로 이룩되고 있다. ② 따라서 現代科學에 힘입은 交通, 通信의 發達에도 不拘하고 어느 地域에 比해서 地域開發을 爲한 行政支援, 物資調達等의 特殊性을 갖고 있다. ③ 活火山에 의하여 生成된 自然環境의 特殊性和 함께 오래동안 固有한 文化的 傳統에 따른 住民의 意識構造, 言語, 風俗等 다른 地域에 比해 環境的, 文化的 特殊性을 많이 가지고 있다. ④ 오늘날의 地域開發이 主로 産業化(Industrialization)나 都市化(Urbanization)를 意味하거나 혹은 住民의 福祉向上에 바탕을 둔 施設改善이 이루어지는 것이 보통인데 濟州道는 그 開發目的

이나 開發의 方向이 自然景觀을 비롯한 固有文化나 特殊稀貴植物의 保存과 함께 오히려 어느 地域보다도 덜 産業化되고 적게 都市化된 것이 더욱 觀光의 対象이 되고 있다. 따라서 施設便宜를 爲한 港灣, 道路, 用水, 航空, 通信 등의 産業化와 都市化로 因해 開發의 目的을 이들 手段이 沮害하는 要素가 어느 地域보다 많다고 하겠다. ⑤ 따라서 오늘날 眞正한 發展이나 開發은 무엇을 意味하는가 하는 問題의 提起가 濟州道開發을 爲해서도 當然히 따라야 하며 濟州道 開發의 實益은 濟州道民이 받는 것인가? 아니면 國家産業化의 手段만을 提供하는 것이냐 하는 点이며, ⑥ 그 自然景觀이나 氣候, 交通의 要地라는 点으로 보아 東南亞細亞의 眞珠로서 오늘날 홍콩이 占하고 있는 位置를 代身할 수 있는 貿易都市로서, 그리고 世界的 觀光地로서 開發할 可能性을 지닌 地域이라고 생각된다. 4)

따라서 本 研究에서는 이러한 濟州도가 갖는 特殊性을 바탕으로 하여 하여, ① 濟州도가 갖고 있는 觀光資源과 觀光地 現況은 어떠한가? ② 濟州도는 國際觀光地로서 어떤 條件과 位置에 놓여 있는가? 即, 競争能力으로서의 立地的 條件과 觀光客 誘致條件이 얼마나 具備되어 있는가? ③ 現在 計劃中인 濟州道綜合開發計劃과 推進實態 道民의 參考度等 實態는 어떠한가 方法論的 問題點이 있다면 이것을 어떻게 科學的인 綜合檢討와 調和를 이루어 開發해

註 4) 金武昌『濟州道地域開發과 行政의 役割에 關한 研究』, 1974. 東國大 行政大学院, 碩士學位 請求論文, PP. 6 ~ 7.

나갈 것인가? ④ 濟州道 觀光開發을 爲해 制度的으로 補完 施行  
되어야 할 것은 무엇인가? 以上 네가지 問題點을 中心으로 分析  
考察함을 本 研究의 研究 目的으로 한다.

## 第2節 研究의 対象, 方法 및 範圍

觀光地의 種類가 아무리 雜多하더라도 그것은 國家資源의 範圍內  
에 屬하며 그開發 역시 國土綜合開發이나 國家資源開發 혹은 經濟  
開發이나 社會開發 등과 連關性이 있기 때문에 本 研究에서는 이  
것을 最大限 參酌하여 濟州道綜合觀光開發計劃과의 關聯性이나 影響  
等を 可能한 限 많이 考察하려고 努力하였다.

무엇을, 왜, 어떻게 할 것인가는 어떠한 開發計劃에서도 必要하며  
開發의 目的과 그方法을 優先 定하여야 하듯이 濟州觀光開發 역시  
그目的과 方法을 体系的으로 確立하여야 할 것이다. 따라서 本  
研究에서는 濟州地域開發에 必要한 諸要素의 考察과 現在 進行中인  
濟州道綜合開發計劃의 實態와 問題點을 分析하고 이에 앞서 濟州道  
의 觀光資源 現況과 條件等を 文獻과 統計資料에 依해 調査 分類  
하고자 하였다. 이러한 것은 景氣變動이나 國際情勢의 變化, 혹은  
觀光 動機나 觀光客의 趨勢 등이 開發戰略에 있어서 하나의 從屬  
變數인데 반해 濟州道 觀光地 實態는 常數 혹은 獨立變數라 할  
수 있다. 따라서 開發戰略의 樹立은 獨立變數나 常數의 올바른  
根拠와 觀光開發의 基準設定에 비해 先行되어야 함이 必須要件이기  
때문이다.

## (1) 研究 方法

觀光地開發研究 方法에는 觀光學 및 開發行政에 立脚한 理論的 根拠를 基準하여 濟州道 觀光地 現況을 統計資料와 文獻分析에 依해 分類하는 記述的方法 (descriptive method)이 있으며, 또한 現在 進行中인 濟州道綜合觀光開發計劃에 依한 開發實態를 濟州道當局, 濟州地方國土管理廳, 港灣管理廳 및 有關實務担当者들과 協議하여 事實確認 面接調查 等에 依해 調查分析하는 經驗的方法 (empirical method) 등이 있다. 上述한 두가지 方法論에 立脚하여 보다 具體的 實効性을 거두기 爲해 現地踏査와 實態調查가 重要한 것인데 이것 亦是 經驗的 方法論에 屬할 것이다. 그러므로 方法論上 前者보다 後者が 보다 實効的이며 觀光地 開發에는 百聞이 不如一見이란 말과 같이 統計資料나 文獻은 基礎的 資料에 不過할 뿐 後者の 研究方法에 의해 結果가 거두어 진다고 생각한다. 이러한 觀點에 따라 觀光地踏査와 現地 專門家, 管理人들의 意見 綜合의 形式을 위주로 하였다.

## (2) 研究의 對象 및 範圍

研究 對象은 濟州道の 觀光地 開發에 局限하였으며 그 研究範圍도 理論的 考察을 除外하고는 大部分 現在 計劃 推進中인 濟州道綜合開發計劃과 그 推進 實態에 重點을 두었으나, 可能的 限 國際觀光地로의 開發과 그條件 造成에 關心을 두어 考察하였다. 다만, 國際觀光은 國際競爭의 熾熱性으로 인해 觀光宣傳, 觀光節次

및 与件의 改善, 各種 斡旋便宜等 여러 가지 問題가 提起되며 더욱 時急한 것이 事實이나 이러한 問題는 많은 사람들에 依해 다루어지고 있으므로 그 重要性은 認定하면서도 일단 研究의 対象과 範圍에서 除外하였다.

끝으로 觀光資源開發 研究에 對한 接近方法으로 開發의 主体와 客体에 따라 혹은 環境과 資源의 保護를 重視하는 立場에 따라 여러 가지로 行하여 질 수 있겠으나 本 研究에서는 觀光主体인 觀光客의 立場보다는 地域全體의 將來의 利益을 考慮한 立場에서 다루어 보고자 하였다. 따라서 觀光開發主体의 營利的인 目的이나 運營方法과는 보다 거리를 멀리 하고자 하였으며 經濟的 価値 以外의 教育的, 文化的, 環境的인 価値를 더욱 重視하였음을 밝혀 둔다.

## 第 2 章 觀光開發의 意義와 戰略

### 第 1 節 觀光開發의 意義

#### 第 1 項 觀光의 定義

觀光이라 함은 一般的으로 『아름다운 風景, 珍貴한 風俗, 歷史的인 遺物등을 보는 것』으로 알려져 있다.<sup>1)</sup> 그러나 觀光事業上의 境遇에서 들고 나선다면 단순히 이것만으로서는 滿足하지 않을 것이다. 그점으로 觀光의 定義에 對하여 여러 方面에서 定義를 整理하고 있으나 아직도 定說은 아쉬운 狀態에 있을 뿐이다. 觀光에 대한 外國語中 도이취 말로서의 『Fremdenverkehr』와 英語의 『Tourism』, 漢語에 『觀國之光』 등은 어느 것이나 大同小異로서 同一한 뜻으로 利用되고 있다.

Artur Bormann은 Fremdenverkehr를 『그의 目的이 保養, 遊覽, 商用, 職業 및 기타 特殊한 用무이든 定住地에서 一時的이나마 떠나는 모든 旅行』<sup>2)</sup> 『단 職業上 交通關係로 職場의 定期的인 往來는 除外 한다』 라고 規定하였다. 그리고 또 Robert Glucksmann은 『一定한 土地 위에서 一時的인 滯留와 住民들 사

註 1) 禹樂基, 觀光學入門, 成政社, 1976. 3. 5. P. 12.

2) Artur Bormann, "Die Lehrevpn Fremdenverkehrs-kunde" 1930.

이에 일어나는<sup>3)</sup> 여러 관계를 總稱해서 Fremdenverkehr 라 한다』라고 定義하였다.

以上과 같은 도이취 學者들의 定義는 어느 것이나 다 廣義의 뜻으로서 全般的인 旅行을 뜻하는 것이다. 그러나 觀光을 移住와는 区分하고자 하는 것이 뚜렷하다.

끝으로 漢語에 觀國之光은 『그 나라의 빛을 보는 것은 王으로 하여금 可觀』이라하여 中國 周의 易經 賴山陽의 時에서 나온 한 句節이다. 當時 中國에서는 여러 諸侯들이 나라를 세워놓고 諸王으로 하여금 巡訪하는 즉 觀國을 뜻한 것이다.

일찍이 우리나라에서도 『萬古江山 遊覽할 적 三神山이 어디메뇨』라는 노래가락 속에서 遊覽等 觀光이라는 말이 뚜렷이 전해주고 있으나 여기에서 定義를 求하려 하는 데에는 쉬운 일이 아니다.

近代에 와서 日本學者들간에 이 問題에 대한 論展이 高潮에達하고 있는 한편 그들의 論著가 頻繁해 지고 있는 것이다.

첫째, 井上萬壽藏의 『觀光教室』속에서 『觀光이란 사람이 다시 돌아온다는 豫定으로서 日常生活에서 떠나 기분 풀이 하는것』이라 하였으나 오늘날에 와서 우리들은 리크레이션을 目的으로한 旅行은 觀光이라고 할 수 없다는 것이 一般的인 見解이다. 두번째, 구리크수우 『國際觀光論』속에서는 『觀光이란 사람들이 日常生活圈에서 떠나 다시 돌아올 豫定으로서 他國과 他地의 文物, 制度등을 視察

---

註 3) Robert Glucksmann "All Gemeine Fremdenverkehrs - Kunde" 1935.

하고 또 風景을 觀光하고 遊覽하는 目的으로서 旅行하는 것』이라 하였고 세 번째로 全日本을 代表하는 日本觀光政策審議會의 觀光政策上 觀光定義를 『觀光이란 自己의 自由時間(餘暇)에서 鑑賞, 知識 體驗活動, 休養, 精神, 鼓舞等 生活의 變化를 促求하려는 人間의 基本인 欲求를 充滿하게 하기 爲한 行爲(리크레이션)중 日常生活圈을 떠난 自然과 文化環境에서 이루어지는 一連의 行動』으로 定義하였다.

以上과 같은 諸說을 綜合 考察하여 列挙한다면, ① 日常生活에서 떠난다. ② 다시 日常生活圈으로 되돌아온다. ③ 注意인 旅行으로서 生活上 拘束을 받지 아니한다. ④ 娛樂과 知識的인 要素를 많이 가진다. ⑤ 消費的 經濟行爲다. ⑥ 行動으로서 他의 土地위의 風物, 風俗, 自然等を 觀賞한다는 등이다.

以上과 같은 觀光에 관한 諸般 要素를 整理하여 여기에 새로운 觀光의 定義를 拳論한다면 『生活上의 一切의 拘束을 받지 아니하고 非職業的인 行爲로서 日常生活圈에서 떠난 他의 土地 위에서 一時的인 滞在期間 그 地方의 生活像, 文化, 自然과 接觸 休息과 娛樂으로 즐기면서 消費生活속에서 餘暇 活動의 一種』이라고 하였으나 여기에서 좀더 進展시켜 餘暇活動을 善用하여 未來의 새로운 理想을 創造하여 보다 나은 人生生活을 營위하는데 根本的인 目的이 있는 것이라고 強調하고 싶은 것이다.

흔히 말하기를 觀光은 그의 自体가 消費生活이면서 觀光속에서 生産性이라고는 찾아 볼 수 없는 것이라고 主張하는 學者도 많으

나 오늘날과 같은 사회에 있어서는 高度化한 技術的인 次元과 密度가 높은 生産界에 從事하는 勞働과 치밀화한 社會生活 속에서 精神壓迫이 점점 增大해 지고 있다는 점을 결단코 등한시 해서는 안될 것이다. 이와 같은 狀況속에서 觀光을 健全한 方向으로 이끌어 나가기만 한다면 精神的 肉体的인 疲勞를 풀게 하는 一種의 手段으로서 生産性의 向上으로 크게 功獻하고 있다는 것을 잊어서는 안될 것이다.

近來에 와서 觀光事業이 生産的이나 非常生産的이나 하는 理論에 대하여 이에 두개의 異論이 抬頭한 것이다. 먼저 一部 經濟學者의 主張에 따르면 生産에는 商品이 만들어 나옴으로서 貨幣를 增加시키는 데 있다는 思考이나 이와 같은 現實 認識에서 본다면 觀光事業은 全的으로 非生産的인 事業活動으로 規定이 지어지나 이와 相反된 理論으로서는 우리 人間으로서 알고자 하는 것은 알아야 하는 것이고 알고 있으므로서 올바른 意思決定을 내릴 수가 있다는 것이다. 이에 따른 모든 情報을 創造하는 것이 바로 生産이라고 認識하여야 할 것이다. 이와 같은 生産活動이 바른 觀光活動이라는 점에 到達한 것이다. 今日과 같은 情報化 社會속에서의 觀光事業은 우리 人間の 情意와 機能에 자극을 賦与하고 있고 가장 有益한 生産的 事業이라는 새로운 価値를 認識해야 할 것이다. 4)

---

註 4) 禹樂基, 前掲書, P. 15.

## 第 2 項 觀光開發의 概念과 目的

觀光開發이란 用語를 狹義에서 論議 한다면 觀光資源의 開發 卽 『觀光資源을 整頓하여 觀光客들에게 觀覽케 하는것』을 意味하는 것이다. 또 한편 이를 廣義에서 取扱한다면 『누구나가 가질 수 있는 觀光意欲을 滿足 시키기 위하여 Reclation 分野를 建設하여 提供하는것』<sup>5)</sup>으로 解釈한다.

이와 같은 兩論에 對하여 一般的으로 많이 쓰이는 用語가 廣義의 解釋이다. 卽 한 마디로 말 해서 觀光이라 하면 본다는 것, 또 보고 느끼는것, 그리고 서로 부딪혀 느껴지는 觸感등에서 풍기는 多種多樣한 內容으로 解釋되나 狹義의 觀光開發은 觀光資源만을 觀光의 對象으로 할 뿐 이것 만으로서는 滿足할 수 없을 것이다. 보다 더 具體적인 說明을 더 한다면 어느 한 地域을 觀光客들에게 提供하여 觀光客들의 往來를 頻繁토록하기 爲하여 觀光資源을 活用할 수 있겠금 整備와 整頓을 가하는 것이다. 卽 觀光資源의 活用在 觀光開發이며 利用 不可能한 狀態에 있는 觀光資源에 對하여 人工적인 手工을 加하여 觀光對象으로서 利用可能케 하는 同時에 活用 価値가 있도록 만드는 것이다.

그러나 現實적으로 利益이 쏟아져 나오지도 않은 觀光資源開發을 위하여 充分한 資本 投資를 바랄 수 없는 데에다 이로서 完全한

---

註 5) 上揭書, P.53.

觀光開發은 期待하기 어려운 것이며 또 그중도에서 중단하는 弊端等 營利만을 目的으로 하는 企業者들의 不合理的 開發方策等도 觀光開發에 있어서 警戒事例의 하나가 되는 것이다. 結果적으로 不完全한 觀光資源開發은 俗化 現象의 要因이 되고 마는 것이다.

觀光客들을 받아들이는 態勢와 體制에는 空港, 港灣, 鐵道, 道路, 停車場 等の 交通施設과 宿泊施設, 食堂施設, 休息施設, 案内施設 等の 建設 및 設備가 主가 될 것이며 부수적으로 觀光要員들의 觀光 서비스와 觀光地内の 住民들의 心的作用도 觀光開發에 한 몫을 担当하고 있다는 것을 輕視해서는 안 될 것이다.

以上과 같이 觀光開發은 觀光資源의 開發과 觀光客들을 받아 들이는 收容態勢(觀光施設의 完備) 等이 相互 作用하는 從에서 이루어 지는 것이다. 그러므로 觀光開發은 全體의 綜合的인 計劃에서 實行 되어야 하며 아무리 巨大한 企業體라 할지라도 資金事情이 充分치 못한 不實 企業體로서는 完全한 開發을 期待할 수 없을 것이다. 近代에 와서 國家 當局에서나 地方公共團體가 直接 担当하거나 같은 計劃에 基因한 強力한 監督과 指導 그리고 統制下에서 觀光과 關聯된 各種 企業을 集合시켜서 遂行 하는것도 理想的인 方法이라 할 것이다. 이 外에도 國家 當局과 地方公共團體와 企業體가 三位一體가 되어 合同 開發하는 方式도 效果的인 方案이라 할 수 있을 것이다.

끝으로 觀光開發의 根本 目的과 그의 基本 理念은 觀光리크리에이션 및 그의 부대施設의 提供과 地域經濟開發에 있는 것이다.

營利를 目的으로한 觀光開發이라 할지라도 이러한 基本理念에 根拠를 두고 實行하여야 할 것이며 이것이 곧 觀光事業으로서의 本然의 活動目標로 삼아야 할 것이다.

가. 國民 全体에 대하여 觀光 리크레이션 場所를 提供한다.

人間은 누구나 自己의 自由時間을 日常生活圈을 떠나 달라진 自然과 文化속에서 鑑賞, 知識, 體驗, 活動, 休養, 參加, 精神 무대 등 生活의 變化를 求하려는 基本的인 觀光欲求를 항상 간직하고 있는 것이다. 이와 같은 觀光欲求를 充足시켜 國民의 保健 育成 및 勤勞의 意欲의 增進 및 教養 向上에 功獻하기 위하여 精神的, 自體的 休養 場所를 提供하는 것을 目的으로 하는 것이다.

나. 地域經濟開發로서 實行한다.

觀光의 対象은 널리 都市觀光과 産業觀光 등이 있으나 觀光이 大部分을 차지하는 것이 自然觀光이다. 여기의 自然觀光은 未開地域에서 自然 그대로 남아 放擲된 것이 크나 큰 觀光價值를 所有하고 있는 것이다. 그러나 이와같은 地域은 主로 未開發地域으로서 交通이 不便하고, 生産性이 낮고, 産業이 不實한 곳이다. 以上 地域에서의 觀光開發은 첫째로 그 地域의 住民에 對하여 就業의 機會를 주는 것이고, 交通도 便利해지고, 그 地域에서 生産되는 産物의 売買에도 손쉬운 利點이 많다. 이의 한 例로서 觀光道路의 建設만 하더라도 한편에서는 産業道路의 利用度를 높혀 地方産業의 振興에 크게 기여하는 同時에 地價의 上昇率도 막지 못할 지경이

다. 이와같이 觀光開發은 地域開發의 한 形態이면서 觀光事業 自体도 觀光開發의 結果 交通業, 宿泊業, 土產品販賣業 其他 觀光施設業이라고도 하는 觀光產業群의 經營에 依해서 地域의 雇用增大, 觀光收入取得 등 經濟效果를 期待할 수 있는 것이 바로 이것이다.

以上과 같은 見地에서 後進地域에 對한 觀光開發은 어느 面에 있어서나 地域經濟開發을 위주로 한 것이나 그의 効果는 너무나도 顯著한 것이다. 그 뿐 아니라 觀光開發은 그 地域 및 開發主体에 따라 그의 方法과 形態가 달라지겠지만 觀光開發의 分類上 다음과 같은 問題가 提起된다.

○ 地域的인 觀光開發

(1) 過疎地域 및 島嶼에 對한 觀光開發

(2) 都市의 觀光開發

○ 開發主体에 依한 觀光開發

(1) 民間企業에 依한 觀光開發

(2) 公共團體에 依한 觀光開發

(3) 民間企業과 公共團體와의 共同作業에 依한 觀光開發

(4) 外資導入으로서의 外國企業과 國內企業과의 共同作業에 依한 觀光開發등이 있으며 이밖에도 特規 觀光開發과 再開發등으로 分類할 수가 있다.

以上과 같이 個個의 觀光開發은 經濟的인 效果의 內容과 程度에도 影響을 미치고 있는 것이다. 特히 開發主体를 어느 쪽을 挾하느냐 하는 選擇은 觀光開發 그의 自体에 影響이 미치므로서 重大한

課題라 아니 할 수 없다. 이렇게하여 觀光地를 하나의 商品으로 取扱된 境遇 이 商品이 差別化, 이로서 소위 特色있는 觀光地가 形成되는 것이며 바로 이 差別化가 觀光地 經營은 아니라 觀光을 大衆化 하는데 있어서도 크나 큰 役割을 하게되는 것이다.

### 第 3 項 現代觀光의 特徵

衣食住 問題를 重要視하던 時代는 歷史的 退物과 같이 사라져 現代人の 生活中 가장 重要的 것은 如何히 情緒的生活을 할 수 있는나는 것이다. 이것은 科學文明의 惠沢으로 日課의 勞動時間이 短縮되어 時間的 餘暇가 많아진 것 때문이며 日課中 餘暇를 어떻게 善用하느냐 하는 問題도 亦是 生活環境에서 重要的 課題로 抬頭되었기 때문이다.

그러므로 現代人은 餘暇善用策의 하나로 旅行을 즐기며 觀光地를 찾아 다니게 되었다. 이때마다 그들은 어디서 무엇을 觀光하며 무엇에 依해 心理的 精神的 不安感을 解消하고 肉體的 疲勞를 恢復 할 것인가에 苦心하게 된다. 마치 人間의 存在価値와 삶의 目的을 理解하기 어렵듯이 旅行의 目的地나 觀光의 方問設定도 그렇게 容易한 것은 아니다.

結局 現代生活이 複雜하고 多様な 것과 같이 觀光이나 旅行의 目的, 形態, 動機 또한 複雜하고 多様할 뿐 아니라 個個人 觀光客의 欲求와 個性 亦是 千差萬別이기 때문일 것이다.

그러므로 이러한 現代的인 觀光動機(Tourism motivation)나

特성을 理解함이 없이는 觀光主体인 觀光客의 立場이든 혹은 觀光客을 끌어 들이는 觀光事業의 開發主体이던 간에 發展的, 生産的, 価値增進을 設定한다는 것이 매우 困難할 때가 許多하다.

20世紀 初半期까지만 하더라도 觀光, 旅行, 레저 (Leisure) 및 레크리에이션 (recreation) 등은 富裕層의 專有物的 奢侈行為일뿐 一般인의 生活에서는 不必要한 浪費로 생각하는 傾向도 없지 않았었다. 그러나 現代에 와서는 一般庶民 大衆에게도 單純한 憧憬의 對象이 아니라 生活의 一部 혹은 生活의 必須 不可欠한 要素로 認定되고 있다. 이러한 觀光의 生活화와 發展은 人間의 必是的인 欲求와 關聯된 內的인 要因도 重要하지만 그것보다 더 큰 要因은 前述한 바와 같이 科學技術의 發達, 高度經濟成長, 時間의 餘裕, 生活의 餘裕등 주로 外的인 要件에 의해 Mass Tourism, Social Tourism, Incentive, Tourism 등이 繼續 번져가고 있다고 보아야 할 것이다.

歷史的으로 考察할 때 觀光의 始作은 人類文化의 始作과 그 紀元을 함께 한다고 하나 遊牧民의 放浪生活에 依한 旅行段階를 벗어나 旅行다운 旅行, 觀光다운 觀光이 始作된 것은 BC 4000年 頃 Babylonia의 Sumerian族이 貨幣를 貿易에 使用하기 始作할 때 부터 라고 한다.<sup>6)</sup> 그러나 이때의 觀光旅行은 오랜 期間과 많은 費用이 들었고 주로 “보는 觀光 (Sight seeing)”이었으나 요즈음의 觀光은 짧은 期間과 적은 費用으로 休暇 (Vacation)를

---

註 6) Robert W. McIntosh, Tourism; Principles, Practice, Philosophies, Columbus, Ohio, Grid, Inc, 1972. P. 9.

善用 享受하며 行動한다는 特性있는 觀光으로 變貌하였다.

同時에 觀光客의 數도 個別的 觀光보다는 오히려 Group 觀光이 늘어나고 있으며 特히 Family Tourism (家族中心旅行) 大會社單位의 Mass Tourism (大量集團旅行) 등 Affinity Tour, Incentive Tour 에 의한 Social Tourism이 盛行하여 集團의 觀光客 集團化 現象이 크게 抬頭되고 있다.

이러한 現象은 時代的 潮流로서 社會經濟的 條件이 變化할 수록 漸次 그 樣像이 더욱 變貌할 것으로 豫想되며 다른 한편 觀光對象과 觀光地 亦是 現代人的 特徵과 嗜好에 따라 多樣化 될것으로 믿는다.

觀光地 開發은 이와 같은 現代觀光의 特徵的 바탕위에서 計劃되고 推進되어야 할 것이므로 이를 要約 整理하여 보면 다음과 같다.

가. 現代觀光은 一般的으로 大衆化되어 庶民層에 이르기까지 日常生活의 日課와 같이 認定하는 傾向이 있어 一生을 通해 한 두번씩 國內外的 觀光을 하며 境遇에 따라서는 數十차례 觀光할때도 있다.

나. 現代觀光은 個人觀光보다 Group 觀光이 많다. 이것은 大會社를 中心한 職場單位 觀光旅行社의 斡旋, 近隣間的 親睦團體에 의해 이러한 現象이 더욱 顯著하게 나타난다.

다. 現代觀光은 高速道路의 開通으로 多地域觀光의 特徵을 갖고 있다.

即, 짧은期間<sup>7)</sup> 빠른 速度로 많은 곳을 觀光 旅行할 수 있기 때문이다.

라. 現代의 觀光은 單純한 觀光만 아니라 實際로 運動이나 娛樂놀이 등에 參加하는 '行動하는 觀光'<sup>8)</sup> 혹은 休養과 避暑을 兼한 觀光이 많다.

마. 現代의 觀光地는 古蹟, 名勝, 自然景致 外에 實際生活에 接하는 社會觀光, 産業觀光 (Industrial Tourism) 등이 늘어나고 있으며 都市全体, 農村全体, 社會全体가 觀光地化 되어가고 있다.

바. 現代의 觀光은 觀光地에 對한 憧憬보다 人間 相互間의 接觸에 對한 欲求가 強하게 나타나고 있는데 有名한곳보다 他國의 日常生活을 體驗하고 싶다는 傾向이 늘어가고 있다.<sup>9)</sup>

#### 第 4 項 觀光地 開發의 必要性

觀光地開發의 必要性은 한마디로 말해서 觀光資源의 價值를 보다 效果的으로 活用하기 爲해서이다. 未開發 狀態의 觀光資源을 더욱 效果的으로 開發 保全함은 勿論, 새로운 價值觀 確立과 增進을 위해 觀光開發이 必要한 것이다. 이러한 價值는 經濟的, 社會的, 文

註 7) American Express의 Europe Book or. World Book 에 의한 觀光案内 参照

8) 國際觀光公社, 觀光地의 評價方法, 觀光情報資料 特輯. 1973.p.2

9) 國際觀光公社刊, 日本人海外旅行者의 實態, 觀光情報 資料 35 集 附錄. 1974. p.4.

化的 諸價值를 包含하는 것이다.

觀光資源이 가지고 있는 價值를 그대로 放置해 둔다는 것은 마치 價值있는 商品原料를 倉庫에 埋藏해 둔 것과 마찬가지이므로 이것은 如何한 方法으로라도 開發하여 顧客인 觀光客의 口味에 맞는 商品으로 만들어 提供해야 할 것이다. 이 觀光資源이란 商品은 一般商品과는 달라서 間接購入의 形式이 不可能하며 다만 그 商品의 需要者 自身の 直接 觀光地 까지 來到하여 商品을 購入해야만 한다는 特殊性이 있다.

自然資源이든 文化資源이든 간에 그냥 放置해 둘 境遇 아무런 價值를 發揮하지 못할 뿐 아니라 때로는 그 價值마저도 環境의 變化와 時間의 흐름때문에 保全하지 못하고 喪失할 憂慮도 있는 것이다. 그러므로 觀光地 開發은 事情에 따라 어느 程度 人工的 附帶施設이나 손질을 加해 商品으로서의 魅力을 갖추도록 하는 것이 必要한 것이다.

특히 濟州道の 境遇 觀光資源이 他地域에 비해 그 規模가 적고 單調롭기 때문에 觀光資源의 集中, 觀光地域의 結束을 通해 多角的이고 多樣性 있는 觀光地가 꼭 必要할 것이다. 『레크리에션』과 『레저』를 兼한 觀光市場 (Tourism Market) 開發을 위해 resort area의 觀光施設開發이 要請된다 하겠다.

觀光地는 本來 그 自体가 觀光價值를 가지고 있으나 이것을 開發이라는 人工手段을 加하므로써 비로서 觀光對象이 될 수 있을 것이다. 觀光地 開發은 觀光事業의 目的達成을 위한 가장 重要한

手段인바 觀光事業開發은 觀光資源이 거의 없는 地域을 對象으로 하는 수도있지만 대개는 自然景觀等 相當한 觀光價值가 있으나 一般에게 그리 알려져 있지 않은 地域을 對象으로 하는 수가 많다.<sup>10)</sup> 만약 自然的 觀光資源이나 文化的 資源이 함께 集中되어 있는 境遇는 더욱 좋을 것이다. 이런 境遇에는 人工的인 施設에 의한 觀光資源을 添加할때 훌륭한 觀光地가 될 것이며 다른 모든 觀光資源의 價值가 더욱 두드러지게 됨으로써 資源開發의 效率性은 더욱 增大될 것이다.

그러므로 넓은 意味의 觀光地開發은 모든 觀光事業開發과 關聯된다고 볼 수 있으므로 交通手段, 宿泊施設, 展望施設, 서비스施設 까지 觀光地開發 範圍內 包含시켜야 하며 事實 이러한 것의 開發 없이는 觀光對象을 觀光客에게 效果的으로 觀光하도록 한다는 것은 어려운 것이다.

觀光開發의 必要性은 現在의 觀光狀態가 未洽하다고 確定될 境遇이들 補完하는 境遇와 滿足할 狀態를 繼續 保存 혹은 保護할 境遇가 있다. 예컨대 樹木이 不足한 地域에는 植木하거나 아니면 너무 密集하였을때 伐採할 必要가 있다. 또한 海水浴場의 모래가 바닷물에 씻겨져 내려가는 것을 막기 위해 파도가甚한 곳에 提防을 設置할 必要가 있을 것이다.

---

註 10) 岡 送博은 그 著書『觀光論 概要』에서 이것을 觀光開發이라고 하고 전연 새로운地域의 觀光開發은 觀光建設이라고 하는 것이 좋다고 하였음.

文化的 觀光資源이 있는 觀光地인 境遇에는 주로 文化財 保護法에 의해 開發보다는 保存的인 側面이 강하지만 때로는 새로운 文化的 觀光資源을 開發하는 때도 있으며 觀光資源으로 活用할 價值가 많은 것은 觀光客이 興味롭고 便利하게 觀光 할 수 있도록 開發하기도 한다. 그러나 오늘날 觀光地 開發의 重要한 關心事는 人工的 觀光資源으로서 해마다 그 必要性이 強調되고 있다.

即, 어떻게 하면 훌륭한 觀光誘引에 依해 보다 많은 觀光客을 끌어 들이며 觀光便宜를 提供할 것인가 하는 人工資源開發에 초점이 모아지고 있다.

結局 주어진 固定常数인 自然資源에 人工的인 補完을 하여 觀光誘引을 불러 일으키는 方法이나 集中的이며 多樣的인 人工的 『레크리에이션』施設 혹은 『리조트』地域의 設定으로 便利한 觀光Route를 形成하는 方法等, 人工的인 變數의 加減으로 現狀態보다 나은 觀光資源開發에 努力하고 있는 것이다.

既存 觀光地의 開發이나 全然 새로운 觀光地의 創造이거나 간에 觀光地開發의 必要性은 오늘날 餘暇와 觀光의 여러 가지 價值가 增大되고 國際觀光이 競争性이 높아짐에 따라 觀光市場의 確保를 위해 더욱 要請되고 있다.

이러한 觀光地開發의 必要性을 要約 整理하여 보면,  
가. 觀光資源의 價值喪失을 막고 그 資源을 保存 保護하기 위해  
나. 새로운 觀光資源의 價值를 創造하거나 發展시키기 위해

다. 觀光客에게 보다 便利하고 有益하게 利用할 수 있도록 하기 위해

라. 集中的인 開發이나 資源의 多目的 活用을 위해 등 4個 要因 때문에 觀光地 開發을 한다고 볼 수 있다.

結局 觀光地 開發은 觀光의 目的과 価値에 關聯되며 經濟的 価値를 위주로 하여 社會, 文化, 宗教的 諸価値의 增進을 위해 行해진다고 볼 수 있다.

그러나 이러한 開發은 主로 觀光事業體인 開發主體의 利益을 위하여 이루어지고 있는 만큼 全般的인 価値增進을 위해서가 아니라 經濟的 価値增大의 必要性에 따라 開發되고 있는 것이 通例이다.

그러므로 觀光地 開發이라면 으레히 觀光客의 需要增大을 위한 市場性과 費用—便益分析 (Cost-benefit analysis)이 開發의 必要性을 決定짓는 基本要件이 되고 있으나 觀光地는 觀光目的의 多樣性에 비추어 觀光客에게 미치는 影響과 經濟的 利益 以外の 것도 考慮되어야 하겠으며 이러한 目的의 實現을 위해서는 觀光의 가장 重要한 核心이 되는 觀光資源을 優先 充實히 開發하여야 할 것이다.

## 第2節 觀光開發에 考慮될 諸要素 및 條件

### 第1項 觀光開發에 考慮될 諸要素

觀光開發에 考慮될 諸要素(factors)는 크게 두가지로 나누어 생각할 수 있다.

觀光資源 自体의 価値增進에 보탬이 되는 要素와 觀光資源의 価値를 떨어뜨리거나 그 開發을 阻害하는 要素로 区分할 수 있다.

優先 合理的인 資源開發을 위해 무엇을 考慮의 對象으로 할 것인가를 알아 보기로 한다.

가. 既存 觀光資源이 価値評價

開發은 먼저 現 狀態의 正確한 把握 위에서 이루어져야 한다. 그러므로 먼저 現觀光資源이 種類 狀態, 條件에 따른 価値를 알아야 한다. 이러한 觀光資源에 대한 正確한 価値評價는 觀光地로서의 開發如否를 決定짓는 가장 重要한 要素가 된다. 이러한 觀光資源의 価値를 評價하기 위한 手段으로서는 一般的인 觀光資源에 對한 基礎調査가 行해지고 있다. 觀光資源에 대한 調査는

- (1) 觀光資源의 種類와 性格
- (2) 觀光資源의 時間的 變化 可能性
- (3) 保存形態 및 保存地域
- (4) 觀光客의 推計 등이 把握되는 것이 普通이다.

註 11) 서울市 觀光協會刊, 觀光研究. 1974. 10月号. p.35.

나. 觀光開發 目的의 明確化

觀光地의 開發은 觀光開發의 下位目的 (Sub-goal) 이므로 觀光開發의 目的이 正確化 될 때 觀光地 開發의 方向과 指針이 認定된다고 할 수 있다.

즉, 經濟的 價值가 優先적으로 다루어 지느냐 하는 開發目的에 따라 開發의 方向은 完全히 달라질 수 있기 때문이다.

다. 開發에 따른 長期豫測性的 考慮 觀光地 開發로 因해 將來에 얼마만한 觀光需要를 誘發할 것이며 얼마만큼 持續될 것인가? 이것은 다음에 考慮될 觀光誘引에 의한 市場性과도 關聯이 있으며 開發手段의 科學的인 方法의 適用을 위한 長期目標과도 關聯이 있다.

開發로 인한 觀光地 그 自体의 價值 喪失이나? 혹은 保存에 보탬이 되느냐? 하는 問題와 이의 活用에 의한 未來價値의 推定이 考慮되어야 한다. 아울러서 開發로 因해 오는 直接的인 效果와 副隨的인 波及效果까지를 推定할 수 있다면 더욱 좋을 것이다. 이러한 將來 豫測의 方法은 他學問과 마찬가지로 오늘날 觀光學이나 觀光事業의 重要한 分野가 되어있다.

라. 國土綜合開發計劃이나 他開發과의 相關性에 對한 考慮

다른 開發과 마찬가지로 觀光資源開發은 國家的 次元에서 볼때 하나의 部分的인 開發에 不過하다. 觀光資源으로서의 開發의 價値性이 있다는 치더라도 他資源問題가 더 重要하거나 他 開發을 앞세워야 할 問題가 생기면 이와와 關係를 더 높은 次元에서 定立

해야 할 것이다. 주로 觀光地를 中心으로해서 觀光開發이 이루어지고 있으므로 國土의 効率的인 利用計劃에 알맞는 것으로 세워져야 할 것이다.<sup>12)</sup> 結局 觀光綜合開發計劃은 國土綜合開發計劃의 一部로 이루어져야 할 것이며 他 開發과의 相衡과 協助는 上位目標水準에서 調整되어야 할 것이다. 他目的으로 使用된 境遇와 比較한다든지 開發에 따른 環境破壞 等の 沮害要因을 檢討하는 것은 亦是 觀光事業을 營利的 目的에서 推進하는 企業보다는 國家的인 側面에서 보다 容易하지만 開發主体도 이에 대한 關心이 增大되어야 할 것이다.

#### 마. 市場性과 生産性의 問題

大部分이 觀光開發을 推進하는 業체가 가장 많이 考慮하고 있는 要素가 바로 이것인 바 觀光市場의 分析, 觀光投資와 그 生産性을 比較하는 費用便益分析 (Cost-benefit analysis) 效果的인 觀光 route의 設定 等이다.

觀光市場은 觀光資源을 어떻게 開發할때 보다 많은 觀光誘引을 일으켜 固定的이고 継続的인 觀光市場을 充分히 確保할 것인가 하는 問題로서 크게는 國內觀光과 國際觀光客에 따라 國際市場과 國內市場으로 区分하여 檢討 되기도 한다. 國際市場性과 國內的市場性은 때로는 一致하는 境遇도 있지만 全然 一致하지 않은 境遇도 많다. 主로 自然的 資源이나 레크리에이션施設, 리조트施設 等은

---

註 12) 大韓民國政府刊, 國土綜合開發計劃. 1971. p.5.

一致하는 傾向이다. 文化的, 社会的, 資源은 全然 一致하지 않은 境遇가 많다.

이러한 市場性은 오늘날 Marketing 理論의 發展에 따라 觀光 資源의 市場性에 대해서도 주로 市場性의 立場에서만 考察하여 地理的 市場性, 自然的市場性, 産業的市場性, 文化的市場性, 社会的市場性, 等으로 区分 하기로 한다. 13)

觀光資源開發의 費用效果分析은 開發에 投資된 費用에 비해 그 效果가 얼마나 있을 것인가 하는 것으로 開發計劃의 實行에 앞서 반드시 分析하는 것으로 되어 있다. 이러한 費用便益分析은 꼭 經濟的 價值以外的 것도 考察할 수 있으므로 科學的인 開發手段의 適用을 위해서 觀光資源에 대한 事前現況調查와 價值調查, 市場性 등을 考慮하여 開發 以後의 利益 즉 未來價值的 創出을 合理的으로 計算하는 것으로 볼 수 있다. 14)

이러한 費用便益의 分析은 더욱 效果的인 觀光資源의 活用을 위해 二個 以上の 觀光資源이 있는 觀光地를 서로 結束시키는 觀光

---

註 13) 金東鎬, “觀光資源과 그 開發” 觀光研究, 서울시 觀光協會刊 1971.12月号. p.115-120

14) 成功的인 觀光市場(tourism marketing)의 根本的인 考慮 事項을 알기 위해 McIntosh가 調查하여야 할것으로 指示한 것은 다음과 같다.

(a) 現在訪問客은 누구냐? (Who are the present visitors?)

(b) 그들에 대해 얼마만큼 알고 있느냐?

(How much do you know about them?)

(c) 潛在的顧客은 누구냐?(Who are your potential consumers?)

(d) 그들은 어디에 사는가? (Where do they live?)

(e) 그들에 旅行의 優先順位는? (preferenco of travel)

Route의 設定이 考慮된다. 이것은 2個 以上の 觀光資源과 2個 以上の 觀光供給市場을 相互結合하는 것이 된다. 흔히들 觀光資源 或은 觀光地는 “點”이며 觀光 route는 “線”이며 觀光 route의 結合은 “面”이 된다고 한다. 面과 面이 結合이 觀光客 誘致를 위한 綜合的인 觀光立地 計劃이 되므로 觀光資源의 開發은 이러한 上位體系의 觀點에서 考察되어야 하며 可能的 限 觀光 Route로서의 關聯性을 갖는 地理的 條件 或은 觀光誘引物을 갖는 것이 必要하다.

즉 우리나라의 重要한 觀光地가 慶州일 境遇 이 地域近處에 있는 蔚山이나 浦項의 產業施設을 觀光資源으로 開發하여 觀光 route로 連結시키는 問題와 같은 것이다. 어쨌든 觀光地 開發에 影響을 주는 要素는 既存의 觀光地開發의 目的 將來豫測, 觀光誘引等이라 하겠다.

#### 바. 市場性과 他開發과의 關係 및 生産性的 考慮

觀光地開發을 沮害하는 要素는 觀光資源의 移轉이나 變形에 다른 毀損, 喪失과 觀光開發目的 以外の 것과 相衡되는 것에서 찾아 볼 수 있다.

觀光開發이 推進되고 觀光客이 增加하면 할수록 必然的으로 觀光資源은 破壞, 毀損되기 마련이다. 즉, 觀光客의 增加 行為가 資源을 毀損 破壞하는 한편 增加된 觀光客을 對象으로 한 觀光事業이 일어나, 그 結果로 觀光資源이 毀損되는 것이다. 소위 俗化現象이 發生하게 되는데 觀光資源開發을 할 때 이러한 觀光資源의 破壞,

毀損에 대한 憂慮는 開發을 沮害하는 가장 重要な 要素가 되어 있다. 自然資源이 觀光客의 발길에 毀損되는 것은 勿論 文化資源의 管理 保管이 아무리 徹底해도 觀光에 利用될 境遇 毀損되기가 쉬운 것이다.

觀光資源의 破壞, 毀損은 어떤 原因에 依해서 惹起되는가를 分類하면 다음과 같다.

- (1) 觀光事業經營에 따른 破壞, 毀損
- (2) 産業開發, 住宅開發에 의한것.
- (3) 水災, 水害에 의한 破壞, 毀損, 消滅 荒廢化 等
- (4) 觀光客行爲에 따른 破壞, 毀損
- (5) 社會變化에 따른 文化資源의 滅失.

이러한 結果는 다음과 같은 現象을 惹起 시킨다고 한다.<sup>15)</sup>

- (1) 景觀의 沮害
- (2) 觀光地에서 舉行되는 各種事業에 依한 俗化
- (3) 文化財와 史蹟等의 毀損
- (4) 樹木伐採에 의한 山林破壞
- (5) 汚水에 의한 水質汚染
- (6) 公害에 의한 空氣汚染

---

註 15) 岡廷博, 觀光事業のあつ, 日本觀光協會, 研究年報 2号, p.16.  
朴壽伊, 觀光企業經營論, 서울博英社, 1974. p.127.

이와같이 볼 때 觀光開發이 결코 觀光 資源을 毀損하려는 것이 아니라 그 価値를 觀光目的에 利用하려는 것에 不過한데 觀光地開發이란 行為自体가 어느 程度 資源価値의 保存, 保護와 矛盾되는 行為가 많다. 즉 道路建設, ropeway 設置等은 景觀을 沮害하기 쉽다. 또 觀光호텔 등의 觀光施設物을 設置할 때 대개 山林差가 形成된 곳을 選定하기 때문에 景勝地를 占拠하려고 다투어 土地를 買占하게 된다. 이와같은 地域의 占有와 觀光資源의 營利的 商品을 推進할 때 地域社会는 資本의 競争과 独占化의 渦中에 들어가게 되어 景觀이 오히려 害치게 된다.<sup>16)</sup>

土地위의 景觀은 社会的 所有物로서 누구든지 自由로이 利用할 수 있는 것이기 때문에 觀光資源이 毀損, 破壞 되는 것이다.

觀光客의 行為도 觀光資源을 破壞하는 큰 原因이 되고 있다. 즉 나무가지들 切断하거나 道標를 毀損하는 故意的인 것과 우리나라 석굴암에 많은 觀光客이 모여 그 입김等에 의한 濕氣로 觀光資源이 毀損되는 例와 같이 自然的으로 發生하는 것도 있는 것이다. 어쨌든 觀光資源開發時에는 이러한 觀光資源의 毀損과 破壞 要因을 잘 考慮하여 그 保存에 努力하여야 할 것이다.

---

註 16) 水池洋一, 觀光開發の問題点, 日本觀光協會, 研究年報 3 号 p.33.

觀光資源開發을 阻害하는 要素는 이러한 觀光營業과 觀光客에 의해서 뿐 아니라 産業開發, 住宅開發 등 工業化, 都市化에 의해서도 생겨나고 있다. 우리나라와 같이 特히 国土面積이 좁은데 比해 人口가 많은 나라에서는 工業地와 住宅地에 隣接한 觀光地가 存在하는 境遇가 많다. 그러므로 都市는 急速度로 近代化되고 産業化를 위해 댐建設, 臨海工業團地建設 등에 의해서 때로는 새로운 都市觀光地나 産業觀光地가 形成되기도 하지만 傳統的인 觀光資源은 喪失되어 가며 또한 그 開發을 阻害하고 있는 것이다. 이와는 달리 生活樣式이나 風俗의 變化로 말미암아 國民文化的 觀光資源으로 國際觀光의 對象이 되었던 韓國的인 것이 喪失되어 西歐的인 것으로 變容되는 눈에 보이지 않은 阻害要因도 있는 것이다.

經濟成長이 持續되고 工業化가 高度化되면 觀光資源이 破壤된다는 것은 어느 程度 不得已한 일이라 하겠으나 工業化나 經濟成長이 進展됨에 따라 오히려 觀光需要는 提高된다는 點도 있는 것이다.

따라서 觀光地의 開發을 阻害하는 要因은 將來需要와 結付하여 綜合的인 側面에서 国土資源 全般의 效率的인 利用計劃에 알맞게 保存 開發해야 할 것이다.

## 第2項 觀光開發의 諸條件

觀光開發에는 여러 가지 條件이 具備되어야 하는 것이다. 그의 基本的인 條件을 大別 한다면 地理的 (立地) 條件, 社會的 條件, 自然的 條件 等이 있어서 觀光開發에 直面했을 때 이러한 條件에 依하여 投資된 資本의 効率, 觀光地 經營의 發展 如何가 左右되는 것이다.

勿論 條件이 不利하다 할지라도 開發의 必要性은 多분히 있을 境遇 그 때에는 觀光開發의 內容과 形態에 留意만한다면 不可能한 것도 없을 것이다. 위에 例示한 條件等은 一般的으로 보아서 觀光開發에 適, 不適 또는 有利하나 不利하나 하는 決定을 내리는 데 不過한 것이다.

가. 地理的 條件

### (1) 時間과 距離

一般的으로 觀光地의 價値는 觀光需要地에서 멀면 멀수록 그 의 眞價를 높이는 것이다. 특히 自然的인 價値라는것이 여기에 該當 되는 것이다. 그러나 이와 같이 먼 地域이 觀光價値는 있 다할지라도 觀光需要地에서 距離가 너무나 동떨어져 있어서야 觀光 地로서의 成功은 期待 하기 어려울 것이다. 그러므로 觀光需要地 와의 距離는 重要的 地理的 要因의 하나가 되며 가까운 境遇에는 1日 觀光地로서의 開發이 要求 될 것이며 이와 反對로 먼 距離

---

註 17) 韓國觀光地開發研究所 編著, 「觀光學入門」, 1976. P. 57

의 境遇에는 交通手段에 의지할 수 밖에 없을것이다. 사실상 近距離보다 時間距離가 條件으로서의 한 問題가 되는 것이다. 結果적으로 主要 交通機關 利用이라 해서 時間이 解決해 주는 것이다. 나아가 開發된 觀光地의 性格, 觀光客들의 品位 等に 依하여 左右가 決定된다고는 하겠지만 一般的으로 肉体的인 피로等を 勘案해서 休息과 併行한 距離 測定이 바람직 하다.

## (2) 競合觀光地의 存在

一般的으로 競合觀光地가 서로 隣接해 있는 것을 不利하다고 生覺하는 傾向도 없지 않으나 境遇에 따라서는 單獨 觀光地보다 몇개의 觀光地가 한 觀光圈을 形成하고 있는 것이 相互間에 觀光 価値를 높이는 데도 主要因子 되어서 地域的인 觀光루트를 形成하는 데에도 主要因子가 되고 있는것이다. 즉, 觀光의 主体인 觀光客들이 雲集하여 広域誘致力을 높인다는 것이다. 그리고 또 不利한 點을 指摘 한다면 觀光地間에 서로가 競爭으로 因하여 觀光地 価値에 難點이 있으리 라고도 생각되나 相互間에 좋은 點을 取扱해서 보다 좋은 彈力性 있는 觀光地를 造成하는데 努力을 注力하여야 할 것이다.

## (3) 觀光資源

觀光資源의 有無는 觀光開發의 可能性과 資本의 投入量을 決定하는데도 主要因子 되고 있는 것이다. 값진 觀光資源이 없다고 해서 觀光資源이 不可能한 것은 아니겠지만 거기에는 尙상의의 資本이 投入되어야 한다는 것을 언제나 念頭에 두어야 하는 것이다.

그리고 또 觀光資源의 種類와 質에 따라 어떤 類의 觀光地를 開發하느냐 하는것도 아울러 생각해 두어야 할것이다.

어쨌든 觀光資源에 둘러쌓인 觀光地일수록 觀光開發의 可能性이 容易하는 것이다. 18)

#### 나. 自然的 條件

##### (1) 地 形

地形 條件으로서 不適當 곳은 地形의 複雜性 때문에 交通機關의 建設이 困難한 곳과 地形의 自然現象에 依한 危險性 등을 들 수 있다. 事實上 아무리 觀光資源에 둘러쌓인 地域이라 할지라도 觀光開發이 이루어 지지 못하는 地域도 흔히 볼 수 있는 일이다. 뿐만 아니라 地形 때문에 投資 效率이 左右되는 境遇도 많다. 19)

##### (2) 氣候. 天候

氣候나 天候로 觀光地 開發에 도움이 되는 境遇와 損害가 作用하는 境遇도 있다. 그러나 觀光地의 性格에도 따르겠지만 觀光地의 經營에도 氣候가 溫和하고 天候에는 雨量의 稀少地域이 좋다는 것이다. 氣候와 天候에 惠沢을 받고 있다는 것은 氣候나 天候 自体가 많은 觀光客을 誘致하고 있는 것이다.

#### 다. 社会的 條件

##### (1) 法的 條件

---

註 18) 韓國觀光地開發研究所, 編著, 上揭書, P. 57

19) 韓國觀光地開發研究所, 編著, 上揭書, P. 59

觀光開發을 實施하는 이 마당에 있어서 法的規制問題가 큰 役割을 하고 있는 것이다. 우리나라에서도 觀光事業 振興法을 위시하여 觀光振興開發基金法 및 觀光關係法規 等 觀光全般에 關한 法規가 網羅되어 모든 觀光이 이 테두리 안에서 運營되고 있는 것이다. 이와 같은 法規가 觀光開發에 꼭 必要한 것도 있겠지만 이러한 法規로 인해서 地形의 變更禁止, 建築物 統制等 觀光開發이 不可能한 점도 없지 않다. 비록 觀光開發이 可能하다 할지라도 위 法規에 위반되는 事例가 있어서는 아니 될 것이다.

## (2) 地域住民들의 反映

該 地域 住民들이 觀光開發에 贊成하느냐 혹은 反對 하느냐가 重要的 條件의 하나가 된다. 結果적으로 觀光開發은 該 地域의 住民들의 贊同과 協力下에서 이루어 져야만 진정 뜻깊은 觀光地가 建設되는 것이다. 이와 反對로 住民들의 感情을 無視하고는 開發後에도 經營에 있어서 큰 問題를 일으키는 수가 許多하기 때문이다. 뿐만 아니라 地方의 公共團體의 協力도 重要的 것이다.

觀光開發의 手段과 方法으로서는 開發計劃부터 始作해서 交通手段으로서의 建設, 整備, 受容施設의 建設, 整備, 觀光資源의 開發, 整備等이 그의 基本이 되는 것이다.

## (가) 開發計劃 (性格과 規模의 決定)

觀光開發計劃의 第1步는 開發코자 하는 觀光地의 性格을 決定하는 것이다. 觀光需要地와의 距離, 觀光資源의 種類等を考慮해서 어느程度의 觀光地로 하느냐 하는 것이고, 다음에는 規模의

決定으로서豫想한 需要地에 根據를 두고 正確한 規模를 決定하여야 하는 것이다. 開發規模에 따라 資本投入額도 決定되는 것이다.

#### (나) 交通手段으로서의 建設과 整備

觀光市場인 觀光需要地에서 觀光地에 이르기까지의 交通手段의 建設과 整備는 觀光開發의 한 手段으로서 가장 重要な 要求가 되고 있는 것이다. 첫째로 그의 主要 交通手段으로서 어느 交通機關을 選定하느냐 하는 것이다. 過去에도 있었던 交通機關의 建設, 整備의 可能性 및 地形等에 依하여 보다 有効한 곳을 選拔하여야 하는 것이다. 그리고 또 그 地域內에서 交通手段의 建設 整備도 必要하며 特別히 觀光用으로 가장 적절한 交通機關을 끌어들이는데 特別한 留意가 있어야 하는 것이다.

#### (다) 受容施設의 建設과 整備

受容施設 즉 받아들이는 施設로서 리크레이션施設 등이 있으나 宿泊施設의 建設과 整備는 交通手段 다음 가는 重要な 施設이다. 原則적으로 觀光施行은 宿泊이 隨伴되는 것이고 宿泊에 따른 消費額이 가장 많이 支出되기 때문에 地域經濟에 貢獻이 크다고 보아야 할 것이다. 뿐만 아니라 觀光地의 受容力과도 關聯되는 한편 宿泊施設의 現況은 어느 觀光地로서나 觀光 評價에 큰 比重을 차지하는 것이다. 以上 觀光施設의 整備等도 觀光對象으로서 重要な 役割을 하고 있으므로 어느 것이나 다 必要的 要素가 되고 있는 것이다.

## (라) 觀光資源의 開發과 整備

觀光資源을 開發, 整備하여 觀光에 기여 하는것도 또한 重要한 開發手段이 되는 것이며, 觀光価値를 높이기 爲해서 손질을 더하고 또 거기다 投資하는 것도 必要한 일들이다. 觀光資源中 文化財안은 展示施設과 保存施設, 그리고 또 說明을 붙여야 하는 것이다. 自然資源에는 그와 適應한 環境이 造成되어야 하는 것이다. 어느 것이나 다 그들의 保護, 保存이 첫째이며 觀光資源의 保護 特히 自然保護는 基本的인 手段이라 할 수 있는것이다.

끝으로 觀光開發에 있어서 特히 留意하여야 할 事項 몇가지를 든다면, 첫째 季節을 타지 않게 하는데 努力해야할 것이다. 우리나라의 境遇만 해도 四季節의 變化가 너무 뚜렷하기 때문에 觀光客들이 變動이 모든 業者들의 經營을 難關에 빠트리게 하는 것이다. 可能한 限 이 變動을 좁히는 觀光對象의 設置와 宣傳 그리고 開發時點等에 상당한 注意가 必要로 하는 것이다. 다음에는 必要에 따른 充分의 觀光投資를 投入하는 것이다. 즉 호지부지한 맥빠진 開發은 經營面에서도 問題點이 惹起될 것이며 環境破壞, 觀光資源에 까지 그의 影響이 미치기 쉬운 것이다. 그러므로 公共投資와 같이 第3의 企業 投資까지 받아 드리는 것도 때에 따라서 必要할 때가 있을 것이다. 이로서 地域的인 特色을 살린다는 것은 앞서말한 바와 같이 觀光地의 特徵을 밝혀내고 그만큼 매력적인 觀光地 造成에 큰 役割을 하게 된다는 것이다. 다시 말해서 開發의 한 理念이라고도 할것이요 또 그地域의 住民生活에 貢獻한다는 觀光開發을 하는

것이다. 이와같이 觀光開發에는 地域的인 協力이 絶대로 必要하므로 地域住民에 對한 하나의 贈物이 될 수 있는 開發을 서둘러야 할 것이다.

### 第 3 節 觀光開發基準 및 戰略

觀光地開發의 戰略은 觀光開發主体인 企業, 觀光公社, 政府나 地方公共團體等이 觀光開發의 目的 達成을 爲해 必要한 手段을 가장 合理的인 方法으로 動員하려는 것으로서 觀光開發戰略의 一部 或은 下位體系의 開發戰略이 된다. 이것은 一般的인 開發戰略을 觀光開發에 適用한 것으로 觀光對象地인 觀光地 即 觀光客體를 보다 效率的으로 開發하려는 戰略이라 하겠다.

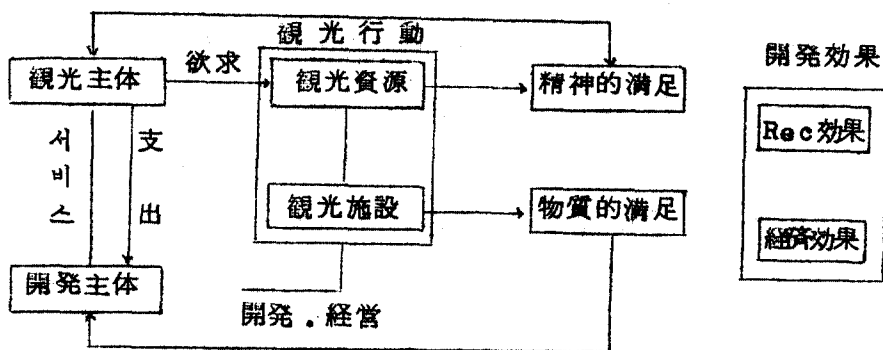
開發戰略을 樹立하기 爲해서는 가장 먼저 考慮하여야 할 것이 開發의 基準設定인바, 이것은 開發의 目的과 方向을 明確히 함은 勿論 科學的인 手段과 方法을 適用하는 하나의 指針이 있어야 하기 때문이다.

그러나 여기서 觀光主体 即 觀光客의 立場과 開發主体 即 觀光事業체가 생각하는 基準이 반드시 一致하지 않는다는 點이다.

圖表-1에서 보는바와 같이 觀光主体인 觀光客이 精神的 滿足을 求하는데 비해 開發主体는 物質的인 滿足을 얻고자 하는 觀光開發效果의 二面性은 觀光主体가 보는 觀光資源의 價值評價를 開發主体가 때로는 無視할 수도 있기 때문이다. 따라서 觀光開發目標도

国家的 見地에서 보는 것과 私企業体나 公共団体 或은 個人이 推進하는 觀光開發目標은 相當한 差異를 가지고 있는 것이다. 여기서는 어디까지나 觀光開發의 主体를 国家的 見地에서 考察하고자 한다.

圖表 (I) 觀光開發效果의 二面性



이제 觀光資源開發의 概念을 明確히 하기 위해 알기 쉽게 整理하여 보면 다음과 같다.

| 時 間        | 開 發 前    | 開 發 過 程     | 開 發 後    |
|------------|----------|-------------|----------|
| 常 數<br>變 數 | 常 務      | 獨 立 變 數     | 從 屬 變 數  |
| 資 源 狀 態    | 現在의 觀光資源 | 開發手段 및 人工資源 | 開發된 觀光資源 |
| 価 値        | 現 在 価 値  | 開 發 価 値     | 未 來 価 値  |

주어진 現在의 條件을 開發이라는 人間의 智慧, 努力, 資本, 技術을 投入하여 보다 나은 觀光地를 造成하는 것으로서 現資源+開發=開發資源(觀光地開發)으로 表示할 수 있다.

그러므로 現資源은 어디까지나 이미 주어져 있는 固定常數이며

開發戰略은 어떠한 主体가 어떠한 方法을 使用하는가에 달라지므로 이것은 獨立變數이고 이 獨立數에 따라 開發後에 資源의 形態나 価値가 달라지므로 開發後의 資源은 開發戰略인 獨立變數의 從屬變數이다.

이러한 開發의 目的이 바로 価値의 增大에 있으므로 現価値에다 開發価値를 追加하여 새로운 未來価値를 創出하는 것이라 볼 수 있다.

國家的 見地에서 볼때 觀光地開發의 基準은 優先 觀光開發의 目的과 開發政策이 指向하는 価値를 創出하는데 주어져야 할 것이다.

이러한 觀光資源의 価値는 앞에서 考察한바와 같이 經濟的, 社會的, 文化的, 教育的인 諸価値이며 이 価値를 어떻게 開發하는 것이 가장 좋은가 하는 것이 開發戰略이 되는 것이다.

即 目的에 依한 開發基準이 設定되면 이 目的達成의 手段이 곧 開發戰略이라 할 수 있다.

이제 觀光地(資源)開發의 目的과 手段에 비추어 觀光地開發의 基準을 設定하면 다음과 같다.

(1) 開發目標: 觀光地開發은 觀光目標 및 觀光開發目的을 最優先 開發基準으로 한다. 따라서 觀光開發의 目的은 國家利益과 結付되어 있으므로 보다 上位目的 即 國土綜合開發計劃이나 國家政策的 次元에서 벗어나지 않아야 한다.

(2) 開發對象: 觀光地開發은 觀光需要를 豫測하되 觀光地の 特性에 따라 國際觀光客과 國內觀光客을 考慮하여 開發할 것이다.

(3) 資源의 特性: 觀光動機와 誘引을 考慮하되 觀光地の 固有

한것, 傳統的인것, 獨特한 것을 可能한 限 保全하도록 할것.

(4) 狀況變動에 對備: 追後의 狀況變動, 觀光動機의 變化에 對한 再開發이 可能하고 投資費用의 最少化를 爲해 最少의 移轉變形으로 最大의 效果를 얻도록 할것.

(5) 觀光地의 特殊性: 觀光地는 어디까지나 觀光資源開發과 關聯되어야 하며 觀光地의 特殊性에 맞는 觀光資源이 開發되어야 한다.

(6) 固有資源의 保存: 새로운 創造가 不可能한 資源이나 固有한 資源은 開發보다 保存을 더욱 重要視 해야 한다.

(7) 沮害要因: 觀光地開發을 沮害하는 諸要因을 考慮할것.

(8) 長期豫則: 現在価値보다 未來価値를 앞세우고 반드시 長期豫則을 할것.

(9) 觀光誘引分析: 觀光誘引分析 및 marketing戰略과 關聯하여 開發할것.

(10) 費用效果分析: 費用效果分析을 行할것.

(11) 多目的活用: 資源의 種類에 따른 特色과 多目的 活용을 考慮해 넣은것.

(12) 開發後의 管理狀態: 開發後의 管理狀態를 考慮할것.

(13) 觀光目的의 分類: 觀光目的의 分類인 "보는" "쉬는" "行하는" 觀光動機에 따라 適合한 形態를 考慮할것.

(14) 他觀光地 研究: 開發豫定地 ( Pilot-zones )에 있어서의 觀光地開發은 이미 훌륭하게 開發된 地域의 研究를 바탕으로

할것. 21)

이제 이러한 基準에 依해 觀光地의 類型에 따른 具體的인 例를 考察키로 한다. 우선 觀光의 패턴 ( Pattern )을 보면 觀光은 매우 多樣하지만 그 特徵에 따라 다음과 같이 나눌 수 있다.

① 自然觀光型 : 自然風景의 觀光을 爲主로한 패턴.

② 名所古蹟型 : 名勝地나 有名地, 歷史的 遺蹟等を 對象으로 한 패턴.

③ 自然休養型 : 自然環境속에서 休養을 主目的으로 한 패턴

④ 山岳. 高原스포츠型 : 陸地志向 野外 레크리에션 패턴

⑤ 海洋스포츠型 : 海辺, 海上, 海中等 海洋志向의 레크리에션 패턴

⑥ 드라이브型 : 드라이브를 目的으로 한 패턴

이러한 類型을 觀光目的의 分類과 特性에 따라 觀光資源과 어떤 關聯下에 開發되고 있는지 그림으로 나타 내면 다음 그림과 같다.

---

註 21) Robert.W.Mointosh, Tourism : 上揭書

圖表 - 2

觀光 레크리에이션의 種類와 開發方向

| 觀光 레크리에이션            |                           |                                    |
|----------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 遊 覽 型                | 休 養 型                     | 스 포 츠 型                            |
| ①自然景觀型<br>②名所・古蹟型    | ③自然休養型<br>④溫 泉 型          | ⑤山岳高原스포츠型<br>⑥海洋스포츠型<br>⑦드 라 이 브 型 |
| 流 動 的                | 滯 在 的                     |                                    |
| 對 象 의 複 合 性          | 對 象 의 單 一 性               |                                    |
| 觀光資源의 特化<br>觀光地의 個性化 | 單一레크리에이션 特化<br>레크리에이션 複合化 |                                    |
| 資 源 의 保 護            | 施 設 의 拡 大                 |                                    |

遊覽型, 休養型, 스포츠型으로 크게 3分하고 스포츠型과 休養型은 그 行爲나 開發에 있어서 같은 行動 및 開發方向을 示顯하고 있으나 狹義의 觀光類型이 遊覽型은 이들과는 서로 다름을 알 수 있다.

遊覽型은 觀賞을 爲主로 한 行動이며 流動性이 強한 行動이 따르게 마련이므로 觀光對象은 優秀한 觀光地(資源)의 開發이 必要하다. 卽 觀光效果가 높은 地域은 組合한 広域 觀光 Route의 行動이 豫想되는 것이다. 따라서 이 패턴의 觀光은 優秀한 資源이 前提條件이지만은 그 開發은 資源의 特性아 最大限으로 發揮한 特性으로서의 觀光開發이 要請된다. 이와 同時에 資源中心의 觀光地이므로 觀光資源의 保存과 關聯하여 그 開發이 實施되어야 할 것이다.

休養型의 觀光은 스포츠型和 함께 野外 레크리에션 領域이며 그 特徵은 滞在性을 가진 레크리에이션 行動이지만 대개 스키, 캠프, 海水浴等 單一目的인 行動이 많다. 따라서 單一目的인 觀光資源을 開發整備하여 綜合化하는 方向을 취하는 것이 바람직 하다.

어떤 觀光地를 어떤 基準에 依拠 評價하여 主要觀光資源을 抽出할 것인가 하는 점과 그 抽出된 觀光資源을 中心으로 觀光地를 形成하여 重點地域으로 開發하고자 할때 어떤 尺度에 依해 選定할 것인가 하는 점은 觀光資源開發에 있어 매우 重要的 戰略基礎가 되므로 이에 對해 日本의 重要觀光地 選定을 爲한 調査研究의 項目을 보면 「圖表-3」과 같다.



〈圖表-3〉

評價尺度別 觀光地別 評價點

|  |  | 1                                 | 2                                | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
|--|--|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|  |  | 觀劍富北阿板嶺尾島九河大洞十宮層吳湖上黑白游那大耶知男伊瑪島足日松 | 士衣蘇高梯湖翠翠重湖沼湖湖和士五入高赤赤智步馬床原良伊瑪島取沙海 | 王岳山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山山 |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

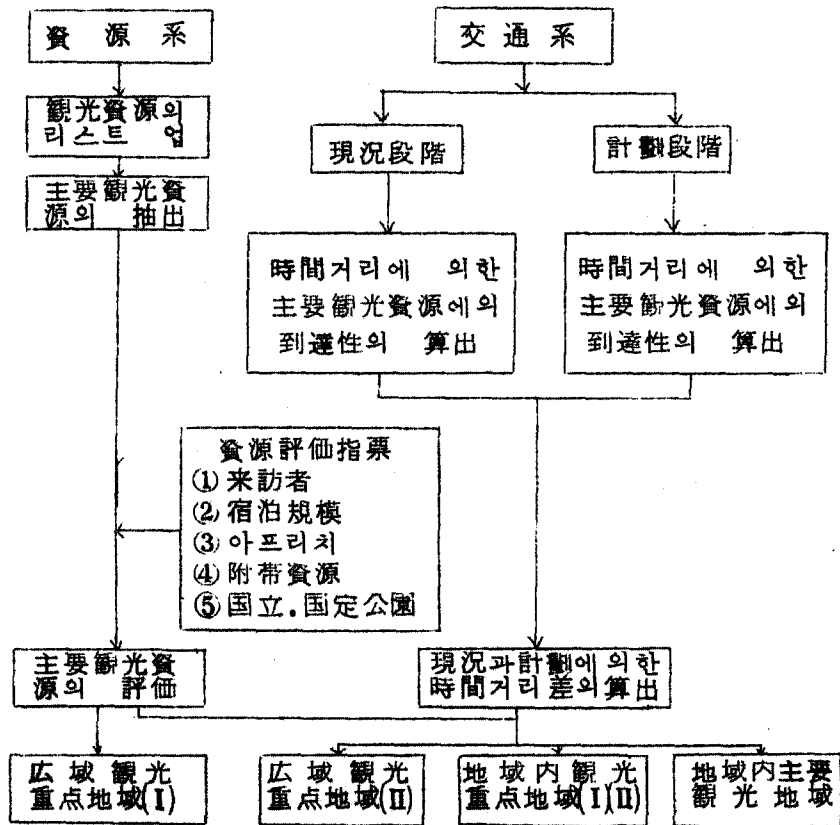
資料： 國際觀光公社刊 觀光地 評價 方法，觀光情報資料 特輯，1973. 參照



이러한 觀光資源에 對한 評價尺度는 觀光地의 매력 Pattern과 많이 關聯되어 있으며 이러한 評價를 觀光地別로 行하여 觀光地 類型別 패턴으로 区分하고 그 区分된 것 가운데서도 가장 훌륭한 것 부터 重要觀光地로 開發하면 좋을 것이다.

이제 이러한 觀光資源의 抽出과 評價를 通해 重點觀光地와 広域 觀光地 形成의 關係를 infrastructure인 交通關係와 關聯시켜 diagram으로 나타내면 다음과 같다.

〈圖表 - 4〉 觀光重點地域 選出을 위한 다이어그램



資料 : 國際觀光公社『觀光地域의 評價方法』 p.22 参照

觀光地開發은 어떤 資源評價의 指標에 따라 價值있는 資源의 抽出을 行한후 觀光便宜 或은 時間計劃의 關聯등을 考慮하여 主要觀光地로 開發하는 것이다.

結局 觀光地の 開發은 觀光地の 價值를 正確히 評價하는 것에서부터 始作되며 既存의 觀光資源만으로 充分할 境遇에는 그것은 觀光客에게 接近시키는 便宜와 施設이 必要할 것이나, 觀光資源으로서의 價值가 充分하지 못할 境遇에는 觀光地(資源) 自体의 價值를 增大시켜야 함은 勿論이다. 어떻게 增大시킬 것인가 하는 點이 觀光開發 或은 觀光地開發의 目的에 依한 合理的 手段의 勳員인 것이며 앞에서 考察한 基準 및 開發戰略 그리고 具體的인 開發계획에 依한 開發案이 바로 合理的 開發戰略의 手段이 된다.

### 第3章 濟州道の 觀光開發條件

#### 第1節 濟州道の 一般의 現況

##### 第1項 歷史的 背景

가. 地域의 沿革

本 地域은 1946 年에 道로 昇格되어 行政區域은 濟州市를 爲 始하여 1市 2郡 13個邑面으로 編在된 韓國 最西南端에 位置한 우리나라 最大의 島嶼로서 独自の인 하나의 經濟單位를 形成하고 있다.

특히 陸地와 다른垂直的 土地 『패턴으로 氣候의 特性을 利用한 特用作物 栽培의 좋은 立地條件을 가지고 있으며 4面이 海面에 接하여 있어서 近海의 豊富한 漁場은 漁業前進基地로서 脚光을 받고 있을 뿐만 아니라 農漁民 所得増大를 爲한 重要한 役割을 擔當하고 있다. 또한 그 特異한 地域, 地質, 土壤, 氣候等에 依하여 自然發生된 名勝古蹟, 自然景觀은 民俗的 文化財 等の 資源을 背景으로 國際的 觀光地로 發展되고 있다.

그러나 이와같은 自然的 立地條件은 良好하나 産業構造에 있어서의 後進性의 內在등 그 經濟的 體質面에 있어서 改善되어야 할 問題點이 많이 包含되어 있어 時急한 綜合開發이 積極的으로 要請되고 있다.

나. 行政区域 및 聚落

濟州道는 濟州島 및 그 附屬島嶼와 楸子島로 이루어져 있다.

現在 行政区域은 1市 2郡 13個 邑面으로 나누어졌고 市는 洞으로 邑.面은 里洞으로 細分되어 있다.

行政 洞里數는 200이고 自然部落數는 545個이다.

1個의 行政里洞은 1個의 自然部落으로 이루어진 곳도 있지만 大部分은 2個以上 11個以內의 自然部落으로 이루어져 있다.

現在의 市.郡別 行政区域인 洞邑面은 다음과 같다.

<圖表- 5 >

行 政 区 域

| 年度 및<br>市 郡 別 | 面 積<br>(km) | 行 政 区 域 |   |   |    |     |             |             |       |
|---------------|-------------|---------|---|---|----|-----|-------------|-------------|-------|
|               |             | 市       | 郡 | 邑 | 面  | 出張所 | 洞里數<br>(行政) | 部落數<br>(自然) | 班     |
| 1966          | 1,819.57    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 200         | 497         | 2,918 |
| 1967          | 1,819.57    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 200         | 497         | 2,918 |
| 1968          | 1,819.57    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 200         | 545         | 3,798 |
| 1969          | 1,819.57    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 200         | 545         | 3,798 |
| 1970          | 1,819.57    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 200         | 545         | 3,798 |
| 1971          | 1,819.84    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 200         | 545         | 3,683 |
| 1972          | 1,819.91    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 201         | 545         | 3,625 |
| 1973          | 1,819.97    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 201         | 545         | 3,911 |
| 1974          | 1,819.98    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 201         | 557         | 3,911 |
| 1975          | 1,820.02    | 1       | 2 | 3 | 10 | 8   | 202         | 557         | 3,422 |
| 濟 州 市         | 252.30      | 1       | - | - | -  | -   | 14          | 79          | 1,144 |
| 北濟州 郡         | 704.11      | -       | 1 | 1 | 5  | 5   | 92          | 269         | 965   |
| 南濟州 郡         | 863.61      | -       | 1 | 2 | 5  | 3   | 96          | 209         | 1,313 |

資料： 濟 州 道

濟州道内の 聚落은 모두 集村으로서 海岸線에 沿하여 密集해 있고 中央의 漢拏山쪽으로 갈수록 減少되어간다.

이들 聚落은 海岸部落, 中山間部落, 山間部落으로 大別된다.<sup>1)</sup>

(1) 海岸部落: 海岸線을 따라서 迂廻하는 一周道路 沿道部에 發達한 部落으로서 곳곳에서 海岸都市를 이룬다. 이러한 現象은 設村時 海岸 용천수를 따라 住民이 터전을 이룬데 있는 것으로 풀이하고 있다. 海岸部落 住民은 農業과 漁業에 從事한다.

本道の 閥門이고 政治, 經濟, 文化의 中心地인 濟州市를 비롯하여 西歸浦, 翰林, 星瑟浦, 城山浦등 都市가 모두 이 地域에 分布되어 있다.

(2) 中山間部落: 海拔 100 m에서 200 m高地 사이의 丘陵平野에 分布되어 있는 農村型 聚落들로서 住民의 主生業은 農業이며 牧畜을 副業으로 하고있다.

(3) 山間部落: 海拔 300 m以上の 準平原地帶에 分布한 半農半牧의 山村型 聚落이다.

各行政区域인 市邑面은 中央의 漢拏山을 中心으로 放射線的으로 区劃되어 있기 때문에 어느 邑面이나 例外없이 上記 3個類型이 聚落이 分布되어 있다

註 1) 建設部, 濟州道開發 特別 建設局『濟州觀光綜合開發計劃 基本計劃 調査 1974. 12 p. 59

## 第2項 人口 및 經濟的 現況

### 가. 人口 現況

本道の 人口는 1975年 現在 412千名으로 全國 人口의 約 1.2%를 點하고 있으며 地域別 人口密度는 濟州市가 535.8人/㎢ 北濟州郡이 165.8人/㎢, 南濟州郡이 185.4人/㎢로서 南郡과 北郡의 人口密度는 濟州道 平均 226.4人/㎢에 未達하는 反面 濟州市는 全國 平均 351人/㎢를 上廻하는 높은 比重을 갖고 있다.

그러나 全國 平均 都市人口密度 550人/㎢에 比하면 亦是 自然 地理的 特性에 따른 地域의 限界性을 나타내고 있다.

<圖表 - 6 >

### 人 口

| 年度 및<br>市郡別 | 面 積<br>(㎢) | 家口數<br>(戶) | 人 口     |         |         | 人口<br>密度 | 家口當<br>人 口 |
|-------------|------------|------------|---------|---------|---------|----------|------------|
|             |            |            | 計       | 男       | 女       |          |            |
| 1966        | 1,819.57   | 73,547     | 336,694 | 260,276 | 176,408 | 184.4    | 4.58       |
| 1967        | 1,819.57   | 74,103     | 346,816 | 164,494 | 182,322 | 190.6    | 4.68       |
| 1968        | 1,819.57   | 75,886     | 368,282 | 170,942 | 187,340 | 196.9    | 4.72       |
| 1969        | 1,819.57   | 77,707     | 370,105 | 176,583 | 193,522 | 203.4    | 4.76       |
| 1970        | 1,819.78   | 82,992     | 365,522 | 175,193 | 190,329 | 199.8    | 4.40       |
| 1971        | 1,819.84   | 84,818     | 373,198 | 178,870 | 194,328 | 205.1    | 4.40       |
| 1972        | 1,819.91   | 82,197     | 380,926 | 182,053 | 198,373 | 209.3    | 4.63       |
| 1973        | 1,819.97   | 84,337     | 390,450 | 187,820 | 202,630 | 214.5    | 4.63       |
| 1974        | 1,819.98   | 89,407     | 408,246 | 197,324 | 210,922 | 224      | 4.6        |
| 1975        | 1,820.02   | 92,202     | 412,021 | 199,733 | 212,288 | 226.4    | 4.5        |
| 濟 州 市       | 252.30     | 30,140     | 135,189 | 66,539  | 68,650  | 535.8    | 4.5        |
| 北濟州郡        | 704.11     | 27,194     | 116,725 | 55,100  | 61,625  | 165.8    | 4.3        |
| 南濟州郡        | 863.61     | 34,868     | 160,083 | 78,071  | 82,012  | 185.4    | 4.6        |

資料： 濟州道 '75年度人口： 市郡未詳 男子23人 女子1人 包含

| 市道別 |    | 面 積       | 家口數       | 人 口        |            |            | 人口<br>密度 | 家口當<br>人 口 |
|-----|----|-----------|-----------|------------|------------|------------|----------|------------|
|     |    |           |           | 計          | 男          | 女          |          |            |
| 合 計 |    | 98,824.30 | 6,763,814 | 34,708,542 | 17,451,946 | 17,256,596 | 351      | 5.1        |
| 서울  |    | 628.01    | 1,410,784 | 6,889,470  | 3,429,218  | 3,460,252  | 10,971   | 4.9        |
| 釜 山 |    | 375.31    | 504,018   | 2,454,051  | 1,221,530  | 1,232,521  | 6,539    | 5.1        |
| 京 畿 |    | 11,068.88 | 817,408   | 4,039,885  | 2,025,993  | 2,013,892  | 365      | 4.9        |
| 江 原 |    | 16,827.93 | 362,165   | 1,862,107  | 955,258    | 906,849    | 111      | 5.1        |
| 忠 北 |    | 7,437.06  | 280,911   | 1,522,155  | 777,831    | 744,324    | 205      | 5.4        |
| 忠 南 |    | 8,759.45  | 535,345   | 2,948,649  | 1,498,937  | 1,449,712  | 337      | 5.5        |
| 全 北 |    | 8,057.81  | 444,764   | 2,456,455  | 1,235,904  | 1,220,551  | 305      | 5.5        |
| 全 南 |    | 12,081.66 | 733,405   | 3,984,849  | 2,017,841  | 1,967,008  | 330      | 5.4        |
| 慶 北 |    | 19,803.01 | 954,085   | 4,858,809  | 2,447,336  | 2,411,473  | 245      | 5.1        |
| 慶 南 |    | 11,965.18 | 628,763   | 3,280,091  | 1,642,365  | 1,637,726  | 274      | 5.2        |
| 濟州  | 數量 | 1,819.98  | 92,202    | 412,021    | 199,733    | 212,288    | 226      | 4.5        |
|     | 比率 | 1.8       | 1.4       | 1.2        | 1.1        | 1.2        | -        | -          |
|     | 順位 | 9         | 11        | 11         | 11         | 11         | 11       | 11         |

資料： '75年 人口 및 住宅調査 速報 '75. 10. 1現在

한편 人口動態를 보면 本濟州道 人口의 規模는 全國 1.2%로서 年度別 增加率에 있어 全國 水準을 上廻하고 있다.

1960年에서 1966年間の 全國人口 增加率이 2.6%인데 比하여 濟州道는 3.1%로 0.5%가 높았으며 66~70年間에는 全國 1.9%, 濟州道가 2.0%로서 4年間に 全國은 0.7%가 減少한데

比하여 濟州道는 0.3 %가 높은 1.0 %의 減少를 가져왔다.

그러나 70 ~ 73 年間에는 全國人口의 增加率は 70 年度 水準보다 0.4 %가 減少한데 反하여 濟州道人口는 0.2 %가 높은 2.2 %의 增加量 가져왔다. 이와같은 現象은 自然增加보다 社会的 移動의 振幅이 甚한데 原因이 있다고 볼 수 있다.

< 圖表 - 7 >

家 口 및 人 口 趨 勢

| 年度 및 市 郡 別 | 家 口    |        |       | 人 口     |        |       |
|------------|--------|--------|-------|---------|--------|-------|
|            | 家 口 數  | 增 減    | %     | 人 口 數   | 增 減    | %     |
| 1966       | 73,547 | 2,181  | 3.05  | 336,694 | 10,289 | 3.15  |
| 1967       | 74,103 | 556    | 0.75  | 346,816 | 10,122 | 3.00  |
| 1968       | 75,886 | 1,783  | 2.40  | 358,282 | 11,466 | 3.30  |
| 1969       | 77,707 | 1,821  | 2.39  | 370,105 | 11,823 | 3.29  |
| 1970       | 82,992 | 5,285  | 6.80  | 365,522 | △4,583 | △1.23 |
| 1971       | 84,818 | 1,826  | 2.20  | 373,198 | 7,676  | 2.10  |
| 1972       | 82,197 | △2,621 | △3.09 | 380,926 | 7,728  | 2.07  |
| 1973       | 84,337 | 2,140  | 2.60  | 390,450 | 9,524  | 2.50  |
| 1974       | 89,407 | 5,070  | 6.01  | 408,246 | 17,796 | 4.55  |
| 1975       | 92,202 | 2,795  | 3.12  | 412,021 | 3,775  | 0.92  |
| 濟 州 市      | 30,140 | 1,375  | 4.78  | 135,189 | 7,717  | 6.05  |
| 北 濟 州 郡    | 27,194 | 337    | 1.25  | 116,725 | △2,307 | △1.94 |
| 南 濟 州 郡    | 34,868 | 1,083  | 3.21  | 160,083 | △1,659 | △1.03 |

'75 年度人口 : 市郡未詳 男子 23 人, 女子 1 人 包含

資料 : 濟州道 統計 担当 官 室

| 市道別 |     | 家 口       |         |      | 人 口        |           |       |
|-----|-----|-----------|---------|------|------------|-----------|-------|
|     |     | 家口數       | 增 減     | %    | 人口數        | 增 減       | %     |
| 合 計 |     | 6,763,314 | 900,374 | 13.3 | 34,708,542 | 3,273,290 | 9.4   |
| 서 울 |     | 1,410,784 | 311,913 | 22.1 | 6,889,470  | 1,364,208 | 19.8  |
| 釜 山 |     | 504,018   | 132,140 | 26.2 | 2,454,051  | 577,660   | 23.5  |
| 京 畿 |     | 817,408   | 175,997 | 21.5 | 4,039,885  | 686,613   | 16.9  |
| 江 原 |     | 362,155   | 9,724   | 2.7  | 1,862,107  | △ 3,319   | △ 0.2 |
| 忠 北 |     | 280,911   | 18,728  | 6.7  | 1,522,155  | 41,817    | 2.7   |
| 忠 南 |     | 535,345   | 35,226  | 6.6  | 2,948,649  | 90,447    | 3.1   |
| 全 北 |     | 444,764   | 17,453  | 3.9  | 2,456,455  | 24,563    | 1.0   |
| 全 南 |     | 733,405   | 29,554  | 4.0  | 3,984,849  | △ 19,983  | △ 0.5 |
| 慶 北 |     | 954,085   | 103,848 | 10.9 | 4,858,809  | 302,943   | 6.2   |
| 慶 南 |     | 628,763   | 54,580  | 8.7  | 3,280,091  | 161,457   | 4.9   |
| 濟 州 | 數 量 | 92,202    | 9,247   | 10.0 | 412,021    | 46,884    | 1.1   |
|     | 比 率 | 1.4       | 10.0    | -    | 1.2        | 1.4       | -     |
|     | 順 位 | 11        | 11      | -    | 11         | 7         | -     |

資料： 總人口 및 住宅센서스

註) 增減은 '70年度 센서스 對比임

産業別 就業者 構成에 있어서는 農林水産業이 80.0%, 鎭工業이 2.9%, 社會間接資本 및 其他 서비스業이 17.1%로 構成되어 있다.

이는 自然 및 人文的 條件에 따른 開發의 尺度를 表示함과 同時에 産業基盤이 農林水産業을 主로한 1次産業部門이 為主로 되어

있음을 나타내고 있으며 2次産業은 基礎資源인 地下資源이 全無한 데 原因이 있겠으나 特別 不利한 用水條件으로 因하여 原料型的 加工處理 工業마저 제대로 育成되지 못하고 있는 實情이다.

따라서 2次産業의 膨脹에 比例하는 것으로 되어 있는 3次産業部 門도 그 比重이 높지 못하나 이의 是正을 위한 觀光産業의 土着 化와 關聯産業의 振興等 앞으로 觀光産業의 開發 및 流通構造의 改善과 더불어 그 比重이 相當히 높아질 것으로 展望되고 있다.

#### 나. 産業別 現況

##### (1) 農 業

農業은 濟州道 産業의 大宗이다. 總耕地面積은 48,695 町步이다. 其中 97.7%가 田이고 畓은 2.7% 밖에 되지 않는다. 그러므로 濟州道 農業은 田作이 거의 全部라 할 수 있다. 그리고 家口當 耕地面積은 0.841 町步로서 零細性을 免치 못하고 있다

또한 食糧作物으로는 田農事가 主로서 食糧作物의 生産에서 米穀은 全 生産量의 4.3% 밖에 되지 않으며 主生産 食糧作物은 보리, 조, 콩, 팥, 陸稻, 메밀등이다. 近來 고구마는 換金作物로 脚光을 받게되어 '75年末 現在 薯類生産量은 全食糧作物 生産量의 約 50%에 達하고 있다. 또한 特用作物으로는 油菜, 柑橘이 크게 脚光을 받게되어 1975年 柑橘 植栽面積은 10.930 ha에 收穫高는 81.105%으로 集計되고 있다.

< 図表 - 8 >

農 家 口 現 況

単位：町歩

| 区 分  | 農 家 口  | 農家人口    | 家 口 当<br>農家人口 | 耕 地 面 積  |         |          | 家 口 当<br>耕地面積 |
|------|--------|---------|---------------|----------|---------|----------|---------------|
|      |        |         |               | 計        | 畜       | 田        |               |
| 1969 | 58,090 | 271,903 | 4.68          | 50,058.3 | 1,064.8 | 48,993.5 | 0.861         |
| 1970 | 55,558 | 248,000 | 4.46          | 35,809.9 | 796.1   | 35,013.8 | 0.644         |
| 1971 | 57,266 | 257,079 | 4.49          | 49,835.5 | 1,033.2 | 48,802.3 | 0.870         |
| 1972 | 57,261 | 263,091 | 4.59          | 48,906.7 | 1,092.3 | 47,814.4 | 0.854         |
| 1973 | 57,909 | 265,710 | 4.58          | 48,695.4 | 1,059.6 | 47,635.8 | 0.841         |
| 1974 | 55,171 | 246,559 | 4.47          | 48,866.8 | 1,068.1 | 47,798.7 | 0.885         |
| 1975 |        |         |               | 49,498.8 | 1,062.4 | 48,436.4 |               |

資料： 済州道

< 図表 - 9 >

米麦類 及 特用作物生産量

単位：%

| 区 分  | 米 穀     | 麦 類      | 薯 類       | 柑 橘      | 油 菜      |
|------|---------|----------|-----------|----------|----------|
| 1969 | 4,492.4 | 43,423.8 | 84,455.9  | 2,643.1  | 41,334.4 |
| 1970 | 2,702.9 | 47,272.4 | 66,330.3  | 4,971.6  | 9,717.9  |
| 1971 | 3,210.7 | 47,136.9 | 49,926.6  | 5,971.8  | 13,394.5 |
| 1972 | 4,678.2 | 25,753.0 | 66,544.0  | 11,441.0 | 13,692.1 |
| 1973 | 5,085.2 | 35,744.3 | 49,202.0  | 26,231.0 | 12,597.1 |
| 1974 | 5,092.4 | 36,693.0 | 64,010.7  | 30,618.0 | 13,000.0 |
| 1975 | 5,589.5 | 37,642.3 | 101,571.1 | 81,150.1 | 17,000.0 |

資料： 済州道

## (2) 畜 産

漢拏山 周圍의 広野는 牧野地로 되어있어 濟州道는 古來로 馬의 生産地로 有名했었다. 近來에는 馬의 數가 줄고 牛가 農家의 主要한 家畜으로 되고 있다. 한편 道內牧場을 보면 道立牧場이 2個所 企業牧場이 15個所 部落共同牧場이 116個所로서 1976年末 現在 畜牛數는 57,770頭로서 農家口當 平均 1頭以上 이 되며 近年에 漸次 企業畜産이 일어나 牧草改良 畜種改良등 更新된 畜産으로 變貌되고 있으며 積少 導入으로 酪農을 推進하고 있다.

<圖表 - 10 >

家 畜 現 況

| 區 分  | 소      | 젖 소 | 돼 지    | 말      |
|------|--------|-----|--------|--------|
| 1969 | 44,974 | 44  | 60,296 | 10,762 |
| 1970 | 42,385 | 46  | 54,700 |        |
| 1971 | 39,557 | 53  | 57,887 | 7,606  |
| 1972 | 42,620 | 62  | 54,216 | 6,314  |
| 1973 | 50,043 | 62  | 59,657 | 6,397  |
| 1974 | 52,307 | 70  | 59,885 | 6,332  |
| 1975 | 57,770 | 69  | 61,181 | 5,925  |

資料： 濟州道

## (3) 水 産 業

本道の 水産業은 大部分이 魚撈業으로 大部分이 農業을 兼業 하고 있다.

1975年末 現在 水産人口은 15,614家口에 82,941人으로서 이  
中 男子가 41,020人 女子가 41,921人으로 女子人口는 過半數가  
海女이다.

또한 1975年末 漁船數는 總 949隻이되나 2屯未滿인 漁船이  
過半數가 되고 100屯이 넘는것은 濟州大學 實習船 밖에 없는  
零細한 漁業으로서 水産物 漁獲高는 다음과 같다.

<圖表 - 11>

水 産 物 漁 獲 高

| 区 分  | 總 計    | 魚 類   | 貝 類   | 海藻類    | 其 他 |
|------|--------|-------|-------|--------|-----|
| 1969 | 28,253 | 5,074 | 1,948 | 21,166 | 65  |
| 1970 | 26,459 | 4,752 | 1,719 | 19,903 | 85  |
| 1971 | 29,369 | 5,668 | 2,118 | 21,473 | 110 |
| 1972 | 33,880 | 5,496 | 2,025 | 26,274 | 85  |
| 1973 | 38,363 | 7,330 | 2,159 | 28,683 | 191 |
| 1974 | 44,719 | 6,230 | 1,886 | 36,458 | 145 |
| 1975 | 44,592 | 7,178 | 1,960 | 35,247 | 207 |

資料： 濟州道

다. 交通 通信

(1) 道 路

本道の 交通은 鐵道施設이 全無하므로 道路에 全般的으로 依  
存하고 있는데 그 現況을 보면 1,889 km 中國道가 259 km 地方  
道가 270 km 市郡道가 1,360 km로 되었다.

道路密度面에서 보면 全國의 412.6 m/km보다 約 3倍가 되는

1,038 m/km를 가지고 있으나 鋪裝道는 1,566.8 km로서 全体 道路延長에 對한 鋪裝率은 16.4 %에 不過하나 国道는 安全鋪裝되어 있어 一周循環道路를 爲始하여 第1橫斷道路, 第2橫斷道路等 重要幹線道路 狀態는 比較的 良好하다고 볼 수 있겠으나 部分的으로는 2車線이 못되는 區間이 있고 平面, 縱斷의 線形이 不良하여 高速走行은 不可能한 狀態에 있다.

또한 其他 市郡道路는 線型이 不良한 砂利道가 大部分으로서 旅客, 貨物, 運送의 円滑化에 障礙要因이 되고 있다.

한편 輸送手段인 自動車의 保有現況은 每年 約 170 台 程度가 增加하여 1975年末 現在 2,087 台에 達하고 있으며 車種別 保有台數는 圖表-13과 같다.

<圖表-12>

全國道路現況과 對比

| 區 分     | 全 國         | 濟 州   | 區 分     | 全 國         | 濟 州   |
|---------|-------------|-------|---------|-------------|-------|
| 總 延 長   | 45,581 (km) | 1,889 | 市 郡 道   | 16,865 (km) | 1,360 |
| 高 速 道 路 | 999         | -     | 道路鋪裝率   | 18.2 (%)    | 16.4  |
| 一 般 国 道 | 8,288       | 259   | 国道鋪裝率   | 28.3 (%)    | 100   |
| 特 別 市 道 | 6,537       | -     | (m/km)  |             |       |
|         |             |       | 道路密度    | 412.6       | 1,038 |
| 地 方 道   | 10,892      | 270   | 1人当道路延長 | 1.3         | 5.2   |

資料： 濟州道

<圖表- 13 >

車種別 保有 現況

'75. 12. 31 現在

| 車種  | 業種  | 年度 | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  |
|-----|-----|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|     |     |    |       |       |       |       |       |       |
| 計   | 小 計 |    | 1,340 | 1,486 | 1,600 | 1,756 | 1,839 | 2,087 |
|     | 官 用 |    | 109   | 131   | 197   | 207   | 217   | 217   |
|     | 自家用 |    | 273   | 330   | 349   | 552   | 690   | 830   |
|     | 營業用 |    | 958   | 1,025 | 1,054 | 997   | 932   | 1,040 |
| 乗用車 | 小 計 |    | 568   | 650   | 688   | 728   | 652   | 757   |
|     | 官 用 |    | 61    | 12    | 86    | 99    | 87    | 95    |
|     | 自家用 |    | 78    | 101   | 126   | 179   | 219   | 258   |
|     | 營業用 |    | 429   | 477   | 476   | 450   | 336   | 404   |
| バ ス | 小 計 |    | 527   | 514   | 598   | 694   | 805   | 903   |
|     | 官 用 |    | 37    | 31    | 73    | 85    | 88    | 90    |
|     | 自家用 |    | 173   | 159   | 173   | 289   | 361   | 445   |
|     | 營業用 |    | 317   | 324   | 352   | 320   | 356   | 368   |
| 其 他 | 小 計 |    | 26    | 147   | 75    | 83    | 118   | 127   |
|     | 官 用 |    | 8     | 25    | 32    | 16    | 25    | 25    |
|     | 自家用 |    | 17    | 68    | 42    | 66    | 93    | 102   |
|     | 營業用 |    | 1     | 54    | 1     | 1     |       |       |

資料： 済州道

< 図表 一 14 >

道 路 現 況

| 路 線 名       |                                    | 総延長<br>( m )          | 舗装道<br>( m )       | 砂利道<br>( m ) | 交 通 量<br>( 台 )                                     | 備 考                    |
|-------------|------------------------------------|-----------------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------------|------------------------|
| 国<br>道      | 第 12 号線<br>濟州道迂廻<br>( 迂廻道路 )       | 181,090               | 181,090            |              | 濟州-翰林 1,328<br>濟州-城山 719<br>西帶-翰林 687<br>西帶-城山 617 | B=12~15 m<br>( 4 m )   |
|             | 第 11 号線<br>濟州 ~ 西帶<br>( 5.16 道路 )  | 40,738                | 40,738             |              | 358                                                | B=5.5~6 m<br>( 4 m )   |
|             | 第 99 号線<br>濟州 ~ 中文<br>( 第 2 横断道路 ) | 37,000                | 37,000             |              | 166                                                | B=9.6 m<br>( 6~6.7 m ) |
|             | 計                                  | 258,828               | 258,828            |              |                                                    |                        |
| 地<br>方<br>道 | 第 1111 号線<br>濟州 ~ 大 靜              | ( 6,900 )<br>39,000   | ( 4,400 )<br>4,400 | 34,600       |                                                    | B = 7 m                |
|             | 第 1112 号線<br>坪 垈 ~ 松 堂             | 12,000                | 0                  | 12,000       |                                                    | "                      |
|             | 第 1113 号線<br>濟州 ~ 表 善              | ( 500 )<br>41,000     | ( 500 )<br>500     | 40,500       |                                                    | "                      |
|             | 第 1115 号線<br>中山間迂廻道路               | ( 7,381 )<br>172,304  | ( 4,381 )<br>4,381 | 167,923      |                                                    | B=5~10 m               |
|             | 計                                  | ( 14,781 )<br>264,304 | ( 9,281 )<br>9,281 | 255,023      |                                                    |                        |

資料： 濟州道地方国土管理庁  
( )内は 国道と 共用延長

## (2) 海 運

本道の 海岸線은 地形 및 地質條件이 天然港으로서 條件을 갖추지 못하여 一部 港灣만이 人工港으로 未備한 施設을 갖추고 있을 뿐이다.

그중에서 濟州港은 本道唯一의 開港場으로서 施設規模를 보면 圖表 - 16 과 같으며 年間 貨物 運輸実績은 出港이 77,608 ㄲ, 入港이 418,115 ㄲ으로 總 495,723 ㄲ이며 旅客이 出港이 206,516 人, 入港이 207,804 人으로 總 414,320 人이나 되며 濟州道 總海上, 貨物量의 約 70% 以上을 擔當하고 있다. 따라서 濟州港은 施設面에 있어서 荷役能力보다 過重한 荷役處理를 하고 있는 實情이다.

한편 地方港으로서는 西歸浦港, 翰林港이 있고 漁業前進基地로서 城山浦港과 金寧, 細花, 모슬포 및 楸子島 漁港이 있으나 原始的인 施設을 갖추고 있으며 城山浦港만이 開發段階에 있다.

이와같은 輸送條件下에서 本地域은 他圈域과의 運送이 航空과 海運에 依存하고 있으며 特別히 貨物輸送은 海運에 依하여 大部分이 專擔되고 있는 形便이다.

또한 道內 進入 海路利用 現況分析을보면 濟州道에 連結되는 旅客輸送 海路는 木浦-濟州間에 1日2回, 釜山-濟州間에 1日1回 그리고 釜山-西歸浦間에 1日1回로 旅客船이 運航되고 있다.

그리고 이들 旅客船에 의한 道內에로의 1日平均 輸送可能人員은 1,400 人으로 볼 수 있으나 運航船舶의 編成에 따라서는

1,800人 以上을 輸送可能한 것으로 보겠다.

< 圖表 - 15 >

海 運 便

| 海 路       | 還 航 回 數 | 定 員 | 輸 送 可 能 人 員 |
|-----------|---------|-----|-------------|
| 木 浦 ~ 濟 州 | 1 日 2 回 | 379 | 758         |
| 釜 山 ~ 濟 州 | 1 日 1 回 | 442 | 442         |
| 釜 山 ~ 西 歸 | 1 日 1 回 | 208 | 208         |

資料 : 交通部 內航課

註, 定員은 木浦~濟州間에 定員 554人, 310人, 233人, 419人의 船舶이 還航하고 있으며 釜山~濟州間에는 定員 539人, 483人 305人의 三種이 還航하고 있으며 釜山~西歸에는 定員 138人 194人 및 302人의 船舶이 還航하고 있음.

船舶을 利用하는 觀光客은 全体 觀光客의 60% 以上을 占하는 것으로 나타나 있으며 1975年度에 船舶便으로 來道한 觀光客數는 218,887人으로 나타나있다. 따라서 觀光客 來道 盛需期인 10月을 基準으로하면 月間 30,500人의 觀光客이 船便을 利用하고 있으며 이는 1日 平均 1,000人의 觀光客을 輸送한 數이다.

그러나 氣象狀態에 따라 欠航하는 境遇가 적지 않음을 觀察하면 때로는 前記 平均値를 크게 上廻하는 境遇도 적지 않으리라 본다

그러나 本道는 地域上으로 볼때 앞으로 自由貿易化에 따른 日本 및 東南亞과의 交易 및 勢力圈 形成에 重要한 位置를 占할것이

豫測되는바 이에 對備한 港灣施設의 拡張 整備가 地域開發의 先行 課題로 되어 있다 2)

< 圖表一 16 >

各港別 荷役能力 및 施設現況

| 港 名  | 港内水面積<br>( $m^2$ ) | 荷役能力<br>(T/1年) | 荷役実績<br>(T/1年) | 接岸能力                                                    | 施設現況                                               |
|------|--------------------|----------------|----------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 濟州港  | 210,000            | 443,000        | 495,723        | 8,000 吨級 1 隻<br>4,000 " 1 "<br>1,000 " 1 "<br>500 " 5 " | 岸壁 375 m<br>物揚場 361 m<br>護岸 2,039 m<br>防波堤 1,385 m |
| 西帰浦港 | 109,000            | 77,000         | 120,198        | 100 ~ 500 吨級<br>5 隻                                     | 物揚場 253 m<br>護岸 176 "<br>防波堤 423 "                 |
| 翰林港  | 186,000            | 40,000         | 25,569         | 150 吨級<br>2 隻                                           | 物揚場 202 m<br>護岸 23 "<br>防波堤 1,049 "                |
| 和順港  | 82,000             | 6,000          | 11,651         | 100 吨級<br>1 隻                                           | 物揚場 60 m<br>防波堤 538 "                              |
| 城山海港 | 256,000            | 43,000         | 29,839         | 150 吨級<br>4 隻                                           | 物揚場 216 m<br>護岸 24 "<br>防波堤 807.5 "                |

濟州道港灣 管理廳

註 2) 上 掲 書 P. 68

### (3) 航 空

濟州道內에는 濟州市와 大靜邑 2 個所에 飛行場이 있으나 그中 大靜邑 모슬포 飛行場은 軍用飛行場이고 濟州市에 所在하고 있는 飛行場만이 民航用 飛行場이다. 濟州國際空港은 濟州市 中心部로부터 約 3 km 떨어진 道頭洞, 龍潭洞地域에 位置하고 있으며 1942 年에 建設된 以後 한동안 民間航空機가 不定期로 就航하다가 1957 年부터 定期運航을 하였으며 1963 年에는 濟州空港이 本道の 地域特性이라 할 수 있는 觀光資源을 背景으로 國內外 觀光客을 誘致하기 위한 措置의 一環으로서 國際空港으로 昇格하였으나 國際空港으로서의 施設이 不備하여 그 機能을 充分히 發揮치 못하고 欠航에 따른 旅行日程에 蹉跌을 가져오게 하는 事例가 많았으며 이의 是正策으로서 뿐만 아니라 航空機의 大型化 및 高速化에 對備하여 離着陸施設의 擴充 및 近代化로 開發에 努力하고 있다.

<圖表 - 17 >

濟州空港施設 現況

| 項 目         | 施 設 內 容                                      |
|-------------|----------------------------------------------|
| 敷 地 面 積     | 463,000 坪                                    |
| 滑 走 路       | (구) 1,575 m × 30 m, 方向 08-26, (신) 2,050 × 50 |
| 着 陸 台       | 平均幅員 200 m (잔더입힘)                            |
| 誘 導 路       | 70 m × 20 m                                  |
| 滯 留 場       | 130 m × 60 m ys-11기, 2기 주기가능                 |
| 駐 車 場       | 4,830 m <sup>2</sup>                         |
| 其 他 附 帶 施 設 | 터미널, 무선, 조명, 표식, 기상시설, 기타                    |

資料 : 交通部 濟州國際空港

<圖表 - 18 >

航空機運航事項

| 路   | 線       | 距離  | 機種         | 時間      | 備考 |
|-----|---------|-----|------------|---------|----|
| 国内線 | 濟州 ~ 서울 | 453 | Ys11 F. 27 | 1時間 20分 |    |
|     | 濟州 ~ 釜山 | 302 | "          | 1 : 00  |    |
|     | 濟州 ~ 光州 | 187 | "          | 0 : 40  |    |
|     | 濟州 ~ 木浦 | 125 | "          | 0 : 35  |    |
| 國際線 | 濟州 ~ 大阪 | 990 | Ys11       | 2 : 30  |    |

資料：大韓航空社

1963年 濟州空航이 公共用 飛行場으로 公告된 以後의 航空機의 利用狀況을 보면 1968 ~ 1975년까지 總 觀光客이 30 ~ 40 %가 利用하고 있다.

<圖表 - 19 >

航空便

| 路            | 線 | 1日回数                | 定員                                                 | 1日輸送可能人員 |
|--------------|---|---------------------|----------------------------------------------------|----------|
| 서울 - 濟州      |   | 1日 5回               | 47席                                                | 235      |
| 釜山 - 濟州      |   | 1日 $3\frac{5}{7}$ 回 | 119席 ( $1\frac{5}{7}$ 回)<br>47席 ( $\frac{2}{7}$ 回) | 298      |
| 서울 - 光州 - 濟州 |   | 1日 2回               | 47席                                                | 94       |
| 小計           |   |                     |                                                    | 627      |
| 大阪 - 濟州      |   |                     |                                                    |          |
| 計            |   |                     |                                                    |          |

資料：大韓航空社

#### (4) 通信 施設

産業開發 뿐만 아니라 社會開發 및 國際交流의 促進에 中樞神經的 役割을 擔當하는 通信事業의 全國 成長率은 G.N.P 成長率을 浚駕하고 있지만 近間의 本地域의 通信施設을 살펴보면 陸地와의 長距離 回線이 濟州市에서 180 回線, 西帰邑에서 8 回線, 其他 地域에서 3 個回線, 計 191 回線이며 道内地區間 内外回線이 102 回線으로 合計 293 回線에 不過하며 濟州市와 西帰浦에 電話施設은 自動電話 方式이 9,400 台 其他 地域의 磁石式電話가 5,100 台로 本道 電話施設은 모두 184,500 台에 達하며 道内人口 40 万으로 推定할 때 27 人當 電話機 1 台를 保有하고 있는 것으로서 全國 上位圈에 屬한다.

특히 1975 年 4 月 濟州-서울間 長거리 自動電話가 開通되므로서 本道와 서울間의 通話方式은 市内電話와 마찬가지로 『다이알』을 돌리면 바로 通話할 수 있는 革新이 이룩하게 되었다.

<圖表- 20 >

長距離電信電話

| 區 分 | 區 間       | 回 線 數 | 備 考 |
|-----|-----------|-------|-----|
| 電 話 | 道 - 陸 地 間 | 158   |     |
|     | 道 内 地 區 間 | 94    |     |
|     | 小 計       | 252   |     |
| 電 信 | 道 - 陸 地 間 | 33    |     |
|     | 道 内 地 區 間 | 8     |     |
|     | 小 計       | 41    |     |
| 計   |           | 293   |     |

資料： 濟州電信電話局

〔圖表-21〕

濟州道 - 陸地間 市外電話回線

| 區 間       | 公 衆 | 其 他 | 計   | 備考(施設数) |
|-----------|-----|-----|-----|---------|
| 濟 州 - 서 울 | 36  | 32  | 68  | M/W 60  |
| 濟 州 -釜 山  | 25  | 3   | 28  | M/W 36  |
| 濟 州 - 全 州 | 1   |     | 1   |         |
| 濟 州 - 光 州 | 4   | 8   | 12  | M/W 24  |
| 濟 州 - 大 邱 | 1   | 1   | 2   |         |
| 濟 州 - 木 浦 | 15  | 17  | 32  | M/W 36  |
| 濟 州 - 仁 川 | 1   |     | 1   |         |
| 濟 州 - 麗 水 | 1   |     | 1   |         |
| 濟 州 - 松 灘 |     | 1   | 1   |         |
| 濟 州 - 鎮 海 |     | 1   | 1   |         |
| 小 計       | 84  | 63  | 147 | M/W 156 |
| 西歸浦 - 서 울 | 4   | 1   | 5   |         |
| “ -釜 山    | 2   |     | 2   |         |
| “ - 光 州   | 1   |     | 1   |         |
| 小 計       | 7   | 1   | 8   |         |
| 城山浦 - 서 울 | 1   |     | 1   |         |
| 모슬포 - 서 울 | 1   | 1   | 2   |         |
| 總 計       | 93  | 65  | 158 |         |

資料： 濟州電信電話局

## 라. 電力施設

本地域은 地形的인 特殊性으로 말미암아 水力發電이 可能한 適地가 거의 없으므로 火力發電에 依存하고 있는 実情으로서 電力設備現況을 보면 最大需要電力은 8,000 kw이며 1975年末 現在 出力可能量은 15,150 kw 程度로서 總發電量은 46,433 MWH이다.

用途別 電力狀況을 보면 一般家庭用이 13,696 MWH로 가장 많고 다음이 公共事業場이 5,771 MWH, 食料品 製造業이 4,611 MWH, 商工用이 3,434 MWH를 使用하고 있다. 이는 地域工業이 相對的인 落後性を 示唆하는 것이기도 하다.

<圖表 - 22 >

### 濟州道 電力發電狀況

單位 : kw

| 年度 및<br>市郡別 | 需用家戶數  |        |     | 契約容量    |        |
|-------------|--------|--------|-----|---------|--------|
|             | 計      | 電燈     | 動力  | 電燈      | 動力     |
| 1966        | 11,652 | 11,535 | 117 | 39,337  | 2,102  |
| 1967        | 17,048 | 16,893 | 155 | 84,350  | 3,219  |
| 1968        | 20,049 | 19,832 | 217 | 99,326  | 4,849  |
| 1969        | 23,022 | 22,748 | 274 | 114,260 | 6,057  |
| 1970        | 30,457 | 30,138 | 319 | 149,347 | 6,964  |
| 1971        | 37,106 | 36,721 | 385 | 189,709 | 9,269  |
| 1972        | 42,668 | 42,208 | 460 | 220,874 | 12,601 |
| 1973        | 50,769 | 50,187 | 582 | 264,738 | 16,753 |
| 1974        | 57,373 | 56,646 | 727 | 304,146 | 20,818 |
| 1975        | 61,710 | 60,844 | 866 | 333,158 | 22,721 |
| 濟州市         | 16,949 | 16,454 | 495 | 134,525 | 13,169 |
| 北濟州郡        | 20,767 | 20,679 | 88  | 84,908  | 3,149  |
| 南濟州郡        | 23,994 | 23,711 | 283 | 113,725 | 6,403  |

資料 : 韓電濟州支店

## 마. 地域經濟

本道の 經濟에 있어서 60年代는 停滯에서 成長으로 落後에서 發展으로, 轉換하기 위한 契機를 마련한 時期였다는 特徵이 있다.

第1次 經濟開發 5個年計劃이 實施되기 以前만 해도 殘存된 豊富한 農林, 畜産, 水産, 觀光資源을 活用하지 못하고 散発적이고 一時的인 開發만이 試圖되었다. 그러나 第1次計劃을 起點으로한 本道の 資源의 利用과 開發은 62~66年期間中 道内總生産을 10.8%의 比率로 擴大 시켰으며 66年度의 道内 總生産은 96億 원(65年 不變市場價格)으로 늘어났다. 따라서 期間中 農林水産業은 年平均 11.4%의 比率로 擴大 되었으며 社会間接資本 및 其他 서비스業은 그보다 더 빠른 年平均 11.8%로 成長 하였다.

이에 따라 1966年度 産業別 道内 總生産의 構成은 農林水産業이 64.7%, 鈦工業이 7.4%, 社会間接資本 및 서비스業이 27.9%로 各各 變化하여 産業構造 改善의 近大化를 圖謀토록 하였다.

한편 期間中 特異한 點은 經濟規模의 擴大나 産業構造의 改善보다 濟州道の 社会 및 經濟開發을 促進시키는데 있어서 轉機를 마련하여준 것은 産業基盤의 構築과 生活圈의 擴大를 위한 道路, 港灣, 空港等 開發이 根幹이 되는 社会間接資本 施設이 크게 補充되어 60~66年間に 道路의 總延長은 847km에서 約 2.1倍가 增大된 1,872km로 늘어났고 特히 本道の 南北을 連結하는 5.16道路의 建設은 生活圈을 擴大시키는 脈으로서 本道 經濟의 새로운 局面을 마련하게 하였다.

또한 第2次 5個年 期間中 産業基盤의 構築과 地方特化産業에 對한 地方 및 中央政府의 集中的 投資는 地域經濟의 成長을 가로 막고 있었던 애로 條件을 重點的으로 打開하는데 力點을 두고 道路網 擴充, 用水開闢, 動力開闢, 港灣施設擴充等 社會間接資本施設 擴充에 力點을 두는 한편 經濟作物 基盤의 構築, 觀光開闢의 促進等 本道 經濟의 飛躍的인 發展을 圖謀하기 위하여 中央 및 地方自治團體의 努力은 加速的으로 增加 되었다.

그러나 이와 같은 條件下에서 本地域의 經濟成長規模를 分析하여 보면 1965 年の 63.8%에서 70 년에는 47.5%로 低下한 反面 社會間接資本 및 서비스業의 比重은 同期間에 24.8%에서 44.0%로 높아졌다. 그리고 鈦工業의 比重은 7% 水準에서 8.5% 水準으로 微微한 增加를 보였다.

즉 서비스業 部門에 치우친 産業構造를 나타내고 있으며 이는 觀光産業部門에 依하여 先導되고 있다고 보겠다.

이를 具體的으로 보면 1965 年 不變市場 價格으로 評價할 境遇 農林漁業部門의 生産額은 65 年の 68 億원에서 70 年の 65 億원으로 停滯狀態인데 對하여 鈦工業部門의 生産額은 同期間에 6.9 億원에서 11.9 億원으로 1.7 倍로 增大 하였으며, 서비스業部門의 生産額은 1.9 倍로 成長하였다. 特히 社會間接資本部門은 道路網의 新設等으로 同期間에 2.9 倍로 生産이 增大되었다. 이러한 結果는 1人當 道民所得水準을 比較的 높은 水準으로 持續할 수 있었다.<sup>3)</sup>

---

註 3) 上 揭 書 P. 84

< 图表 - 23 >

生 活 環 境 水 準

| 区 分                   | 主 要 指 標 |        |        |            | 区 分           | 実 数  |        |        |
|-----------------------|---------|--------|--------|------------|---------------|------|--------|--------|
|                       | 1960    | 1966   | 1973   | 全国<br>1972 |               | 1960 | 1966   | 1973   |
| 1人当道内総生産(%)           | 8,342   | 31,877 | 65,668 | 79,600     |               |      |        |        |
| 上水道普及率 (%)            | 12.2    | 34.5   | 88.1   | 38.9       | (千人)<br>給水人口  | 34   | 116    | 344    |
| 住宅不足率 (%)             | 17.7    | 17.2   | 7.6    | 22.8       | (千戸)<br>住宅数   | 52.9 | 62.4   | 78.0   |
| 電 話 率 (%)             | 12.4    | 16.5   | 65.1   | 57.2       | (戸)<br>電力収用家口 | -    | 11,652 | 50,769 |
| 道 路 延 長<br>(人口千名当 km) | 3.1     | 5.6    | 5.2    | 1.3        | (km)<br>道路延長  | 874  | 1,189  | 1,189  |
| 道路舗装率 (%)             | -       | 3.9    | 16.4   | 18.2       | (km)<br>舗装道路  | -    | 72     | 322.2  |
| 自動車台数<br>(人口千名当/台)    | 0.9     | 1.5    | 4.7    | 4.6        | (台)<br>自動車台数  | 254  | 506    | 1,846  |
| 電話普及率<br>(人口当, %)     | 0.2     | 0.7    | 2.3    | 2.7        | (台)<br>電話台数   | 646  | 2,841  | 8,908  |

資料：建設部，濟州開発 特別建設局 『濟州観光綜合 開發計劃』 基本  
計劃書。1974. 12.



<圖表-24>

濟 州 道 民 所 得

單位：百萬元

| 年度別市郡別  | 總生量    | 附加價值   |       |        | 構 成 比 (%) | 全國對比 (全國=100) |      |      | 仲 長 指 數 (%) |      |      | 1人當所得 |       |       |
|---------|--------|--------|-------|--------|-----------|---------------|------|------|-------------|------|------|-------|-------|-------|
|         |        | 1次產業   | 2次產業  | 3次產業   |           | 1次產業          | 2次產業 | 3次產業 | 1次產業        | 2次產業 | 3次產業 | 本道    | 全國    | 本道    |
| 1966    | 10,704 | 6,554  | 903   | 3,247  | 61.2      | 8.4           | 30.4 | 1.1  | 1.8         | 0.5  | 0.8  | 107.0 | 95.9  | 131.1 |
| 1967    | 11,614 | 6,419  | 920   | 4,267  | 55.3      | 8.0           | 36.7 | 1.0  | 1.6         | 0.4  | 0.8  | 116.1 | 94.0  | 134.7 |
| 1968    | 17,140 | 9,221  | 1,145 | 6,774  | 53.7      | 6.7           | 39.6 | 1.2  | 2.0         | 0.4  | 0.9  | 171.3 | 135.0 | 166.2 |
| 1969    | 20,289 | 9,456  | 1,493 | 8,940  | 47.6      | 8.3           | 44.1 | 1.0  | 1.6         | 0.4  | 1.0  | 202.7 | 141.3 | 245.7 |
| 1970    | 24,003 | 11,406 | 2,033 | 10,564 | 47.5      | 8.5           | 44.0 | 1.0  | 1.6         | 0.4  | 0.9  | 239.9 | 166.9 | 295.1 |
| 1971    | 30,868 | 15,217 | 2,479 | 13,172 | 49.3      | 8.0           | 42.7 | 1.0  | 1.7         | 0.3  | 0.9  | 129.6 | 133.4 | 211.9 |
| 1972    | 38,020 | 18,815 | 3,337 | 15,868 | 49.5      | 8.8           | 41.7 | 1.0  | 1.7         | 0.4  | 0.9  | 158.4 | 146.0 | 144.1 |
| 1973    | 51,693 | 26,776 | 3,962 | 20,955 | 51.8      | 7.7           | 40.5 | 1.1  | 2.1         | 0.3  | 0.9  | 215.4 | 234.8 | 194.9 |
| 1974    | 69,974 | 35,365 | 5,025 | 28,334 | 51.1      | 8.4           | 40.5 | 1.0  | 2.1         | 0.3  | 0.9  | 291.5 | 313.6 | 289.0 |
| 1975    | 93,532 | 45,775 | 7,970 | 39,788 | 48.9      | 8.5           | 42.6 | 1.0  |             |      |      | 389.7 | 401.3 | 392.0 |
| 濟 州 市   |        |        |       |        |           |               |      |      |             |      |      |       |       |       |
| 北 濟 州 郡 |        |        |       |        |           |               |      |      |             |      |      |       |       |       |
| 南 濟 州 郡 |        |        |       |        |           |               |      |      |             |      |      |       |       |       |

資料：濟州道 統計課當官室

| 市 道 別 | 總生率       | 附加價值      |           |           | 構 成 比 (%) | 全 國 對 比 (%) |      |      | 仲 長 指 數 (%) |       |       | 1人當所得 |       |       |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|------|------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|       |           | 1次產業      | 2次產業      | 3次產業      |           | 1次產業        | 2次產業 | 3次產業 | 1次產業        | 2次產業  | 3次產業  | 本道    | 全國    | 本道    |
| 合 計   | 4,889,383 | 1,675,032 | 1,445,754 | 1,768,597 | 34.2      | 35.8        | 30.0 | 35.8 | 100.0       | 100.0 | 100.0 | 272.3 | 238.9 | 382.2 |
| 山 梨 縣 | 606,372   | 15,290    | 281,122   | 308,960   | 100.0     | 2.5         | 46.5 | 51.0 | 9.2         | 1.0   | 15.1  | 199.6 | 158.5 | 288.0 |
| 京 都 府 | 786,125   | 224,767   | 316,245   | 245,113   | 100.0     | 28.6        | 40.5 | 30.9 | 11.7        | 13.1  | 16.2  | 307.1 | 236.3 | 512.9 |
| 江 原 道 | 274,480   | 224,767   | 71,942    | 116,435   | 100.0     | 31.4        | 26.2 | 42.4 | 4.1         | 5.0   | 3.7   | 228.8 | 240.1 | 267.2 |
| 忠 清 道 | 240,698   | 84,103    | 52,044    | 82,794    | 100.0     | 48.3        | 31.7 | 31.7 | 3.9         | 7.3   | 2.7   | 251.7 | 245.4 | 264.1 |
| 全 國   | 446,158   | 175,859   | 117,216   | 153,055   | 100.0     | 42.0        | 25.2 | 32.8 | 7.0         | 11.4  | 6.0   | 255.1 | 219.7 | 400.2 |
| 全 道   | 372,881   | 195,887   | 57,465    | 124,117   | 100.0     | 51.3        | 15.4 | 33.3 | 5.6         | 11.1  | 7.9   | 249.7 | 242.2 | 310.3 |
| 全 道   | 571,425   | 191,298   | 103,946   | 196,467   | 100.0     | 47.4        | 18.2 | 34.4 | 8.5         | 15.8  | 5.3   | 252.5 | 237.0 | 332.7 |
| 全 道   | 763,952   | 271,022   | 183,914   | 289,146   | 100.0     | 36.9        | 24.1 | 37.6 | 11.4        | 17.1  | 9.4   | 271.8 | 231.7 | 341.5 |
| 全 道   | 717,318   | 292,882   | 272,944   | 208,144   | 100.0     | 32.3        | 38.1 | 29.0 | 10.7        | 13.8  | 13.9  | 312.4 | 225.7 | 267.9 |
| 全 道   | 69,974    | 35,706    | 5,025     | 28,334    | 100.0     | 51.1        | 8.4  | 40.5 | 1.0         | 2.1   | 0.3   | 291.5 | 313.6 | 289.0 |
| 全 道   | 1.4       | 2.1       | 0.4       | 1.6       | -         | -           | -    | -    | -           | -     | -     | -     | -     | -     |
| 全 道   | 11        | 11        | 11        | 11        | -         | -           | -    | -    | -           | -     | -     | -     | -     | -     |

資料：住民所得 推計 結果 (內務部)



## 第2節 濟州道의 觀光条件

### 第1項 地理的 特性

本地域은 韓半島의 西南端인 南部海上에 位置한 韓國 最大의 島嶼로서 北쪽의 木浦와는 88哩 麗水와는 93哩 仁川으로부터는 264哩의 距離에 있으며 東北쪽의 釜山과는 約 178哩가 隔하여 있고 西南쪽은 東支那海에 面하여 있다.

經緯度上으로는 東經 126°1'에서 126°58'까지 北緯 33°10'에서 33°35'에 걸쳐있으며 漢拏山을 中心으로한 濟州本島와 楸子島를 비롯한 26個의 附屬島嶼로 構成된 本地域의 總面積은 1,819.57 ㎢로 우리나라의 總面積 98,477 ㎢의 約 1.8%를 占하고 있다.

大體로 本道는 東西方向의 長軸을 가진 橢圓形으로 東西로 約 74 ㎞, 南北으로 約 32 ㎞이고 周圍 海岸線은 263 ㎞로 比較的 單調롭고 屈曲이 적다.

또한 本地域은 政府가 推進하고 있는 開發單位로는 便宜上 釜山圈 또는 榮山江 流域圈에 屬하나 實際로는 이미 言及된 바와 같이 地理的으로 本土와 멀리 隔離되어있어 獨立된 地域의 特性을 가지고 있으며 中國, 日本을 비롯한 東南아시아와의 關係에 있어 前進 基地의 橋頭堡役割을 擔當할 수 있는 有利한 位置에 있다.

< 圖表 - 25 >

濟州道의 位置

資料：濟州道

| 方 位 | 地 名      | 經 緯 度       |
|-----|----------|-------------|
| 極 東 | 南濟州郡 城山面 | 東 經 127°    |
| 極 西 | 北濟州郡 翰京面 | " 126° 10'  |
| 極 南 | 南濟州郡 西歸邑 | 北 緯 33° 10' |
| 極 北 | 濟州市      | " 33° 35'   |

< 圖表 - 26 >

濟州道 - 陸地海運距離

資料：濟州道

| 路 線     | 距 離    | 時 間   | 備 考        |
|---------|--------|-------|------------|
| 濟州 ~ 釜山 | 178 마일 | 14 時間 | 12 노트 / 時間 |
| 濟州 ~ 木浦 | 88 마일  | 7 時間  |            |
| 濟州 ~ 下關 | 235 마일 |       |            |

< 圖表 - 27 >

濟州道 航空距離

資料：濟州道

| 路 線     | 距 離      | 航 行 時 間   | 備 考      |
|---------|----------|-----------|----------|
| 濟州 ~ 서울 | 441.6 km | 1 時間 20 分 | Y. S 11  |
| 濟州 ~ 釜山 | 297.6    | 1 時間      | 또는 F. 27 |
| 濟州 ~ 光州 | 187.0    | 40 分      |          |
| 濟州 ~ 東京 | 1,286.2  | 3 時間 20 分 | "        |
| 濟州 ~ 福岡 | 471.0    | 1 " 13 "  | "        |
| 濟州 ~ 大阪 | 958.4    | 2 " 30 "  | "        |
| 濟州 ~ 香港 | 1,823.4  | 3 "       | "        |

## 第 2 項 自 然 的 条 件

### 가. 地形 및 地勢

橢圓形으로된 濟州道는 中央部の 漢拏山을 中心으로 그 周圍에 300個나 되는 大小火山들이 곳곳에 散在하고 있어서 섬 全体가 아스피이테型 火山으로 形成되어 있다. 섬의 中核이 되고 있는 漢拏山은 四方에 緩慢한 傾斜로 내려와 海岸에 이르고 等高線은 山峰을 中心으로 거의 同心圓을 그리고 있다.

그러나 傾斜는 南麓이 北部에 比하여 比較的 急한 편이어서 이로 인한 海岸線도 南部는 断崖를 이룬곳이 많고 平野도 南北 兩断보다 東西兩断이 더 넓으며 特히 東南部 海岸地帶에 広濶한 平野를 이루고 있다.

本道の 火山 活動은 第3期 末葉에 始作되어 먼저 粗面岩이 噴出되고 第4期에 들어 서서 粗面質 安山岩이 噴出되고 마지막에 玄武岩類의 大溢流과 爆発作用이 交互反復되어 오늘날의 火山形態를 이루었다고 分析되고 있다.

이렇게 形成된 本島를 그 標高에 依해서 3個地帶別로 나누어 보면 第一地帶는 漢拏山 主峰의 一部 곧 海拔 1,950 m에서 1,750 m까지의 곳으로서 山峰에 噴火口인 白鹿潭이 있고 山은 周圍의 골자기에 急한 벼랑을 이루어 군데 군데 粗面岩의 胸壁을 들어 내고 있다. 特히 白鹿潭은 粗面岩과 玄武岩의 境界를 이루고 있어 火口의 西壁은 粗面岩, 東壁은 玄武岩으로 構成되어 있다.

第2地帶는 海拔 1,750 m에서 500 m에 이르는 地帶로 大部分

이 喬木林에 덮이고 傾斜가 比較的 急하고 군데 군데 玄武岩層이 水蝕을 받아 깊은 골자기를 이루고 있다. 第3地帶는 500 m 以下 海岸線에 이르는 地帶로서 傾斜가 더욱 緩慢하여 聚落이 形成되고 住民生活의 터전이 되고 있다.

河川은 漢拏山을 비롯한 城板岳, 御乘生岳등에 依하여 南北 兩斜面으로 갈라져 내리며 이들 河川은 거의 乾川이어서 한번 豪雨가 오면 一時에 흘러 내리다가 곧 말라버리는 降雨時만의 一時河川이다.

특히 地表面에는 透水性이 強한 玄武岩으로 이루어져 있기 때문에 물은 곧 地下로 浸透하여 海崇線 가까이서 湧出된다.

이와 같은 自然條件으로 因하여 聚落은 海岸線 가까이에 散在하여 있고 土地利用面에서 畚은 약간 있을뿐 大部分이 田으로 利用되고 있다.

한편 海岸線은 單調로울 뿐만 아니라 곳곳에 玄武岩의 斷崖를 이룬곳이 많으므로 天然的인 良港이 적다.

本地域의 傾斜分布 狀況을 보면 漢拏山 周邊을 除外하고는 거의 平坦하여 全体的으로 熔岩平原 (Lava Plain) 을 形成하고 있으며 東西 兩海岸을 따라 海蝕台地가 發達되고 傾斜度面에서 보면 本地域 全体가 理想的으로 調和된 地勢를 나타내고 있다.

東西方向의 山麓傾斜는 平均 5° 에서 急한 곳이 10° 程度에 不過하고 西北方向은 比較的 急하나 平均 7° 程度이고 傾斜가 急한 곳이 17° 程度로 되어 있으며 地域全体도 15° 以下の 傾斜地는

90 % 以上에 達한다. 傾斜別 面積分布 狀況은 다음 (圖表 - 28 )

과 같다.

<圖表 - 28 >

傾斜別面積分布狀況

單位 : 畝

| 市郡別<br>区分 | 比 率   | 計        | 濟州市    | 北濟州郡   | 南濟州郡   | 果 計      |
|-----------|-------|----------|--------|--------|--------|----------|
| 0 ~ 5°    | 24.07 | 440.38   | 39.84  | 193.57 | 206.97 | 440.38   |
| 6 ~ 10°   | 44.43 | 812.88   | 113.48 | 340.68 | 358.72 | 1,253.26 |
| 11 ~ 15°  | 24.16 | 442.02   | 74.14  | 131.62 | 236.26 | 1,695.28 |
| 16 ~ 20°  | 4.40  | 80.80    | 12.36  | 23.93  | 44.21  | 1,775.78 |
| 21° 以上    | 2.94  | 53.79    | 12.36  | 14.08  | 27.35  | 1,819.57 |
| 計         | 100   | 1,819.57 | 252.26 | 703.88 | 863.43 |          |

資料 : 濟州道 地方國土管理廳

#### 나. 氣候 및 氣象

本道の 氣候는 韓半島의 最南端에 位置한 島嶼로서 位置의 特性 및 近海를 흐르는 暖流의 影響, 그리고 漢拿山이 섬 中央에 높이 솟아있는 地形自体의 特殊性으로 韓半島全体의 一般的인 氣候條件과 顯著한 差異點을 볼 수 있다.

緯度上으로 韓半島 最北端인 咸北稷城郡 浦面 北端과 10° 의 差가 있으며 또한 韓國에 있어서 海洋性氣候의 特質을 가장 많이 나타내어 겨울철에도 最低氣溫이 -5° C 以下로 내려가지 않은 溫和한 氣溫分布를 보이며 여름철에는 海岸의 調節로 酷暑가 거의 없는 反面에 地域內에 있어서는 地形的 特殊性으로 高度에 따른

氣溫의 變化가 많아 熱帶 및 亞熱帶에서 보는 것과 같은 垂直的 氣候分布을 보이며 漢拿山을 中心으로 南쪽과 北쪽의 氣候에도 差異가 있다.

氣溫은 中部地域에 比하면 5 - 9° C 높고 南海島嶼地方 보다는 2 ~ 3° C가 높아 特殊한 作物의 栽培를 可能하게 하며 年平均 氣溫은 14.7° C 最低氣溫 -5° C, 最高氣溫 36.4° C 程度이며 酷寒의 差가 없는 海洋性 氣候를 나타내고 있다. 또한 『圖表- 29』에서 보는 바와 같이 南部는 北部보다 平均氣溫이 0.5° C程度 높으며 보통 0.5 ~ 2° C가 높음을 알 수 있다.

<圖表- 29>

濟州道의 氣象

| 年度別  | 濟州      |      |      |             |                 | 西歸      |      |      |             |                 |
|------|---------|------|------|-------------|-----------------|---------|------|------|-------------|-----------------|
|      | 氣溫 (°C) |      |      | 降水量<br>(mm) | 最大風速<br>(m/Sec) | 氣溫 (°C) |      |      | 降水量<br>(mm) | 最大風速<br>(m/Sec) |
|      | 平均      | 最高   | 最低   |             |                 | 平均      | 最高   | 最低   |             |                 |
| 1971 | 15.3    | 18.7 | 12.0 | 1,014.2     | 16.7            | 15.9    | 19.4 | 12.5 | 1,272.0     | 11.2            |
| 1972 | 15.3    | 18.5 | 11.8 | 1,823.2     | 21.7            | 15.9    | 19.3 | 12.6 | 2,216.3     | 25.5            |
| 1973 | 15.0    | 19.8 | 11.2 | 1,717.5     | 23.3            | 16.0    | 19.4 | 12.6 | 1,531.1     | 22.0            |
| 1月   | 7.2     | 9.7  | 4.6  | 82.6        | 20.3            | 7.7     | 11.7 | 4.2  | 123.3       | 14.2            |
| 2月   | 7.0     | 9.8  | 3.6  | 94.0        | 13.3            | 8.2     | 10.8 | 4.9  | 106.6       | 11.5            |
| 3月   | 8.9     | 12.3 | 4.8  | 25.3        | 23.3            | 10.2    | 14.0 | 6.4  | 27.6        | 13.3            |
| 4月   | 14.1    | 17.6 | 10.1 | 141.2       | 17.9            | 15.4    | 18.8 | 11.7 | 246.3       | 15.2            |
| 5月   | 17.3    | 21.1 | 13.4 | 96.5        | 18.3            | 18.1    | 20.7 | 14.5 | 380.6       | 17.2            |
| 6月   | 21.2    | 24.6 | 17.9 | 25.7        | 11.2            | 21.0    | 24.0 | 18.2 | 63.4        | 9.3             |
| 7月   | 20.6    | 32.8 | 21.6 | 201.5       | 16.7            | 26.0    | 28.7 | 23.5 | 112.4       | 18.2            |
| 8月   | 26.6    | 33.2 | 21.0 | 247.6       | 19.8            | 26.6    | 29.5 | 24.0 | 107.5       | 22.0            |
| 9月   | 22.0    | 25.1 | 18.8 | 96.6        | 11.8            | 22.4    | 26.0 | 19.2 | 150.6       | 12.7            |
| 10月  | 17.0    | 20.0 | 13.8 | 144.0       | 18.0            | 17.8    | 21.5 | 14.4 | 181.1       | 12.7            |
| 11月  | 11.2    | 14.6 | 7.5  | 35.7        | 18.3            | 12.1    | 16.4 | 7.8  | 27.0        | 11.0            |
| 12月  | 6.8     | 16.3 | 2.3  | 19.8        | 18.0            | 6.3     | 10.5 | 2.2  | 4.7         | 11.7            |

資料： 濟州道

降雨量에 있어서는 漢拏山의 南北이 큰 差異를 보여 南部의 年平均 降水量은 1,500mm 程度인데 比하여 北部는 1,300mm~2,000mm로 濟州道/年平均 降雨量은 1,570mm에 달하여 国内 第1의 多雨地에 屬하고 南部는 全国에 比하면 多雨地帶에 屬한다. 또 最寡月이 兩地域 다 같이 2月로서 北部와 南部가 各各 53.3mm 44.0mm로 大差가 없으나 最多月은 北部가 8月인데 對해 南部는 7月로서 1個月의 時差가 있으며 降水量도 北部가 211.2mm인데 對해 南部는 287.9mm로서 76mm나 南部가 더 많으며 雨期도 北部는 6月부터인데 對해 南部는 4月부터 始作된다.

< 圖表 - 30 >

平 均 降 水 量 比 較

資料：濟州道

| 月別<br>地域 | 1    | 2    | 3    | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     | 9     | 10   | 11    | 12   | 全 年     |
|----------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|---------|
| 濟 州      | 72.6 | 53.3 | 63.2 | 107.5 | 97.8  | 174.0 | 193.0 | 211.2 | 143.7 | 53.0 | 89.7  | 60.8 | 1,319.8 |
| 西 歸 浦    | 63.8 | 44.0 | 91.8 | 203.5 | 192.5 | 276.1 | 287.9 | 170.2 | 126.1 | 48.7 | 106.9 | 44.9 | 1,655.8 |

本 地域의 또 하나의 氣候特徵은 冬季 北西季節風과 夏季南東季節風 地帶에 屬하고 또한 中國의 楊子江流域에서 發生하는 低氣壓의 通路인 데다가 島嶼地方이란 條件으로 바람이 많은 것이다.

< 圖表 - 31 >

天 氣 日 數 比 較

資料：濟州道

| 區 分<br>地 域 | 快 晴 | 曇 天 | 降 雨 | 霜 | 霧  | 降 雪 | 暴 風 |
|------------|-----|-----|-----|---|----|-----|-----|
| 濟 州        | 52  | 170 | 136 | 8 | 11 | 24  | 26  |
| 西 歸 浦      | 65  | 142 | 130 | 7 | 18 | 15  | 9   |

## 다. 土地 및 山林

本地域의 土地資源 現況을 用途別로 보면 總面積 1,819.57 ㎢ 中 林野가 全体의 64.2%인 1,168.27 ㎢를 차지 하고 있으며 農耕地中 田이 496.17 ㎢ 畓이 9.93 ㎢로 耕地率이 27.8%이고 이를 田, 畓의 比率로 보면 畓이 2%, 田이 98%로서 斷然 田作中心의 農耕形態를 이루고 있으며 田作地의 活用內容도 麥類, 薯類 등 收益性이 낮은 作物栽培가 爲主로 되고 있다.

또한 農家戶당 耕地面積은 0.84 ha로서 全國의 0.9 ha에 未達하는 零細性을 免치 못하고 있다. 그러나 濟州島의 特殊한 好條件을 살려 現在와 같은 田作形態에서 經濟性 特用作物栽培로 土地의 利用構造를 高度化하고 大部分의 林野를 開發한다고 할때 農業部分의 生産基盤은 開發潛在力이 많다고 볼 수 있다.

따라서 濟州道의 林野形態를 보면 林野 總面積中 成林地가 63.6 ha로서 54%이고 未立木地가 54.3 ha로 46%에 이르는데 未立木地는 大部分이 標高 600 m 以下の 中山間 地帶에 分布하여 있고 放牧地로 利用되고 있다.

成林地는 針葉樹林, 針闊混着林과 竹林이 약간 있는데 針葉樹林의 面積은 成林地總面積의 52.8%이고 闊葉樹林은 45%, 針闊混着林은 不過 2%内外이며 竹林은 極히 적다.

### 第 3 項 觀光資源 現況

#### 가. 自然觀光 資源

觀光資源은 섬의 中央에 位置한 漢拏山을 中心으로 到處에 散在한 瀑布를 비롯하여 熔岩窟, 溪谷, 奇岩絶壁 및 噴火口를 갖는 寄生火山等 地形的으로 特殊한 景觀을 이루고 있다. 또한 孤島하는 地理的인 条件으로 말미암아 傳統的인 地方特色과 또한 우리나라 最南端에 位置한 關係로 氣候가 매우 따뜻하여 다른 地方에서는 볼 수 없는 亞熱帶性 植物이 茂盛하게 자라는 곳이라는 點 등을 綜合하여 볼때 사람들에게 好奇心과 憧憬의 対象地가 될만한 有形 或은 無形의 資源을 保有하고 있다. 이러한 面에서 本道는 國民의 保健, 休養 및 情緒生活의 向上에 寄与할 수 있는 좋은 觀光地로서는 勿論 學術研究上으로서도 重要한 位置를 차지 한다고 보겠다.

이와같은 地理的 地形的으로 주어진 觀光資源을 充分히 살려서 國內觀光地로서의 機能에만 局限시키는 것이 아니라 國際的인 觀光地로 發展시킬 立地基盤을 갖추고 있다. 代表的인 觀光資源의 現況과 分布現況은 『圖表-32』와 같으며 이中 重要한 것은 內容別로 살펴보면 宝物 322号인 觀德亭, 國家指定史蹟으로서 三姓穴 및 申請中인 訪仙門, 그밖에 國家指定 天然紀念物 13가지가 있다

< 圖表 - 32 >

觀 光 資 源 現 況

| 地 区   | 觀 光 名 称 | 位 置   | 觀 光 内 容               |
|-------|---------|-------|-----------------------|
| 濟 州 市 | 觀 德 亭   | 三 徒 洞 | 史蹟：정자와 亭內의 名畵         |
|       | 三 姓 穴   | 三徒二洞  | 史蹟：3 穴，古松，三姓司         |
|       | 紗 羅 峰   | 建 入 洞 | 落照望：市街全景              |
|       | 五 賢 壇   | 二徒一洞  | 300 年生태자나무            |
|       | 龍 頭 岩   | 龍 潭 洞 | 奇 岩                   |
|       | 龍 淵     | "     | 길이 42m 높이 2 m의 구름다리와의 |
|       | 山 泉 壇   | 我 羅 洞 | 樹令 600 年곰솔 周圍環境       |
|       | 골 프 場   | "     | 골프場 ( 584 坪 )         |
|       | 月 台     | 外 郡 洞 | 老松 遊興地                |
|       | 訪 仙 門   | 吾 羅 洞 | 春 花                   |
|       | 三 射 石   | 禾 北 洞 | 史 蹟                   |
|       | 왕 벚 나무  | 奉 蓋 洞 | 왕벚나무                  |
|       | 三陽海水浴場  | 三 陽 洞 | 海水浴場                  |
| 朝 天 面 | 연 북 정   | 朝 天 里 | 海岸絶景地                 |
|       | 만 세 동 산 | "     | 800 坪 동산 8 각정         |
|       | 威德海水浴場  | 威 德 里 | 海 水 浴 場               |
|       | 北村낙시터   | 北 村   | 낙시터                   |
| 旧 左 面 | 金 寧 蛇 窟 | 月 汀 里 | 熔岩窟 700 m             |
| 西 帰 浦 | 의 돌 괴   | 好 近 里 | 孤 石                   |
|       | 鶴 首 岩   | "     | 鶴모양 岩石                |

| 地 区   | 觀 光 名 称 | 位 置   | 觀 光 内 容            |
|-------|---------|-------|--------------------|
|       | 月 羅 山   | 新 孝 里 | 우곡산은 岩石 및 山        |
|       | 蜜 柑 園   | 邑 一 帶 | 蜜 柑 園              |
|       | 넝 고 사 리 | 森 島   | 自生 熱帶植物            |
| 中 文 面 | 天 帝 淵   | 中 文 里 | 三段 瀑布              |
|       | 中文海水浴場  | 檣 達 里 | 海 水 浴 場            |
|       | 五 百 羅 漢 | 河 源 里 | 奇 岩                |
| 安 德 面 | 安 德 溪 谷 | 和 順 里 | 遊 園 地              |
|       | 山 房 山   | 沙 溪 里 | 名 勝 地              |
|       | 和順海水浴場  | 和 順 里 | 海 水 浴 場            |
| 大 靜 邑 | 松 岳 山   | 上 慕 里 | 99峯 本峯의 2重噴火口      |
|       | 下洞白砂場   | 下慕下洞  | 海 水 浴 場            |
|       | 馬羅島燈台   | 馬羅島   | 燈 台                |
| 翰 京 面 | 節 婦 岩   | 龍 水 里 | 寄 岩 과 風 致          |
|       | 新 興 窟   | 新 昌 里 | 熔岩窟 37 m長          |
|       | 영 알     | 高 山 里 | 六角亭, 望絶壁           |
| 翰 林 邑 | 狹 才 窟   | 狹 才 里 | 容岩窟 150 m 15 m     |
|       | 狹才海水浴場  | "     | 海 水 浴 場            |
|       | 明 月 台   | 明 月 台 | 수백종의 원시 립          |
| 旧 左 面 | 萬 丈 窟   | 月 汀 里 | 熔岩窟 4,200 m        |
|       | 榧 子 林   | 松 堂 里 | 榧子林 2,900本 (45日/丁) |
|       | 松 堂 牧 場 | "     | 893町歩의 牧場          |

| 地 区 | 觀 光 名 称 | 位 置     | 觀 光 内 容    |
|-----|---------|---------|------------|
|     | 토끼섬     | 下道里     | 文珠蘭 密生     |
|     | 별방전     | "       | 石 壁        |
|     | 昼間明月    | 연평리(우도) | 海面竊天井反射日光  |
| 城山面 | 城山奇岩    | 城山里     | 日出望        |
| 表善面 | 表善砂場    | 表善海辺    | 海水浴場       |
| 南元面 | 왕벚나무    | 南元新礼里   | 왕벚나무       |
|     | 南元瀑布    | 南元1里    | 海岸風景 및 瀑布  |
| 西帰浦 | 正房瀑布    | 西帰浦     | 瀑布         |
|     | 天地淵     | 西帰里     | 瀑布         |
|     | 유토피아海岸  | "       | 淡水浴場       |
|     | 小正房     | 東洪里     | 瀑布, 岩石     |
|     | 돈넛코     | 上孝里     | 小瀑布, 浴場    |
|     | 湧水      | 下孝里     | 海水浴場       |
|     | 八仙岩     | 好近里     | 八個岩石       |
|     | 黄牛旨     | "       | 南海眺望       |
|     | 牛頭岩     | "       | 奇 岩        |
|     | 南星台     | "       | 南極老人星眺望    |
| 翰林邑 | 재입천     | 狹才里     | 石窟, 清水     |
|     | 今岳牧場    | 今岳里     | 牧 場        |
| 涯月面 | 納品, 錦山  | 納邑里     | 山斗 天然生活葉樹林 |
|     | 郭支里海水浴場 | 郭支里     | 海水浴場       |

| 地 区   | 觀 光 名 称 | 位 置    | 觀 光 内 容 |
|-------|---------|--------|---------|
| 涯 月 面 | 下 加 연 돛 | 下 加 里  | 낙시터, 연돛 |
| 漢 拏 山 | 御 乘 生 岳 | 漢拏山西北  | 水 源 池   |
|       | 漢 拏 山   |        | 名 勝 地   |
|       | 城 板 岳   | 東方中腹   | 진 레 레 꽃 |
|       | 白 鹿 潭   | 山 頂    | 名 勝 地   |
|       | 耽 羅 溪 谷 | 北方中腹   | 樹林으로 絶景 |
|       | 屏 風 바 위 | 東北方隱線上 | 巨大한 바위  |
|       | 개 미 목   | 北方中腹   | 스 키 장   |

南韓最高峰의 漢拏山을 中心으로 白鹿潭, 耽羅溪谷, 三梅峰 等이 있고 瀑布로는 天帝淵, 正方, 天地 等이 있으며 金寧窟, 挾才窟, 万丈窟, 新興窟外에 各種 奇岩, 樹林도 이에 包含된다. 兩濟州郡의 여러 곳에 있는 柑橘園과 放牧地 特히 海女の 作業光景은 異色的인 濟州道の 象徵이라 하겠다.

本道の 植物相을 보면 植物種類는 大略 1,800 種(未発表分 包含)으로 우리나라 植物의 半數는 本地域에서 찾아 볼 수 있다.

특히 羊齒類가 21科 202種이나 分布되고 있는 點과 顯化植物中 單子葉植物이 350 種이나 되는데 反하여 裸子葉植物이 種類가 적다는 것은 注目할만하다. 이것을 科에 따라 分類하면 第1位로 가 고사리科 162種이며 菊科가 153種으로 第2位, 未木科 99種으로 第3位 莎草科의 95種이 第4位, 장미科 76種이 第5位 順位가 된다.

한편 動物相에 있어서는 大部分이 韓國 本土와 共通된 種類이지만 濟州島가 亞細亞大陸과 日本列島사이에 있는 까닭에 大陸系의 動物과 日本系의 動物이 混棲하고 또 南方系 動物까지 섞여 있기 때문에 매우 興味있는 動物相을 보여준다. 海岸地帶에는 亞熱帶性 動物과 暖帶性 動物이 많고 漢拿山峰을 올라감에 따라 漸次로 寒帶性 動物이 나타난다.

棲息種別로는 脊椎動物中 哺乳類가 17種, 鳥類가 21目 41科 198種으로 冬鳥가 63種, 夏鳥가 40種, 漂鳥가 22種 留鳥가 37種을 記錄하고 있으며 파충류 8種, 兩棲類가 8種으로 記錄되고 있고 無脊椎 動物相으로 昆虫類는 137科 608屬, 873種으로 알려져 있다.

이와같이 本地域에는 自然景觀뿐만 아니라 珍奇한 動植物이 多数 分布하고 있어 天然의 保全의 價值性이 날로 增大되어 가고 있다

#### 나. 文化財 및 遺蹟

自然景觀을 背景으로 하는 本道에는 歴史的으로 保全하여야 할 文化財와 遺蹟 및 天然記念物이 많이 分布되어 있어 觀光資源으로서 그 價值性은 날로 增大되고 있다. 한편 本地域의 法的 保護對象이 되고있는 觀光資源을 보면 文化財 保護法에 依하여 指定된 觀光資源은 天然保護區域 1個所와 動植物 10點地質 3個所 宝物 1個所, 史蹟2個所 天然記念物 14個所가 있고 觀光振興法에 依하여 指定한 곳이 5個所 國立公園法에 依해 指定된 곳이 區域 133處 1個所가 있고 其他 國土利用管理法에 依하여 保護

区域으로 指定된 곳이 237.9㉮가 있다.

따라서 指定文化財中天然記念物을 考察하여보면 156号 新礼里왕벚나무 自生地와 159号 奉蓋洞의 왕벚나무 自生地는 韓國特有의 動植物(文化財保護法 6条 1項)로서 指定된것中 왕벚나무의 自生地に 對하여는 1908年 以來로 오늘날까지 國際的으로도 問題가 되어오던 植物의 하나이며 特殊地域인 瀑布와沼(同法 6条1項나)에만 棲息하는 27号의 濟州道 무태장어는 西帰浦 天地淵인대 무태장어(大鰻)는 印度洋 및 暖帶太平洋에 널리 分布되어 있으나 濟州道の 무태장어는 世界分布의 北限에 該當하기도 한다.

191号의 寒蘭은 蘭草中에 珍貴하게 保存되어야할 植物로서 漢拏山 東쪽에서 南部에 걸친 山麓 200高地에서 700m까지에 걸쳐 自生하고 있으며 100号로 指定된 곰솔은 一名 黑松 또는 海松이라 부르는 巨樹 巨木으로 700m以下の 山麓에 自生되고 있다.

161号로 指定된 느티나무 및 팽나무는 千年樹라고도 하나 約 500年 前後에 植栽된 老古木이며 162号로 指定된 道順里 녹나무는 代表的인 原始林, 森林相으로 指定되었다.

또한 163号 西帰浦 담팔수 나무는 熱帶常綠樹로서 本道에서는 稀少하며 西帰浦 天地淵에 自生하고 있고 18号의 森島 파초일엽은 一名 넓고사리라고도 부르는 亞熱帶性 常綠羊齒類이다.

또한 年平均 14°C 最低平均氣溫 -3.5°C가 北限인 第19号 文殊蘭이 있다.

한편 化石으로 指定된 것으로는 西帰浦 西部에 西帰浦層(全化石

層)의 貝類化石이 있다. 巨大한 洞窟로서는 99 號의 熔岩洞窟인 昭天窟과 黃金窟, 挾才窟이 있으며 182 號의 漢拏山 天然保護區域은 그 面積만 해도 3,000 余萬坪이나 되며 指定된 內容을 보면 182-1 漢拏山, 182-3 樅子林 自生地, 183-3 文殊蘭 自生地, 182-4 納邑暖帶林地帶, 182-5 山房山岩壁植物地帶, 182-6 安德溪谷과 常綠林地帶, 182-7 天帝淵 暖帶林地帶 182-9 파초일엽 自生地等을 指定하고 있다.

<圖表 - 33 >

指 定 文 化 財

| 文化財   | 個 所 | 主 要 內 容                                                                                                                                   |
|-------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 宝 物   | 1   | 觀 德 亭                                                                                                                                     |
| 史 蹟   | 2   | 三姓穴, 향바두리城(古城)<br>文殊蘭自生地, 大鰻魚棲息地, 萬丈窟<br>文 19 文 27 文 98<br>金寧窟, 新禮里, 왕벚나무 自生地<br>文 156 号<br>森島의 파초一葉自生地, 牽蓋洞 왕벚나무<br>文 18 文 159 号         |
| 天然記念物 | 14  | 무自生地, 곰솔(海松)城邑느티나무 및 팽나무<br>文 160 文 161<br>늑나무自生地, 담팔수나무自生地, 漢拏山天然保護區域<br>文 162 文 163 文 182<br>寒蘭, 西帶浦層의 貝類化石, 熔岩洞窟地帶<br>文 191 文 195 文 99 |

또한 觀光地 指定에 있어서도 龍淵을 爲始하여 萬丈窟, 正房瀑布, 安德溪谷, 天帝淵等 總 91.62 ㎞가 指定되어 있으며 地區別 主要 資源을 보면 다음 圖表- 34에서 보는바와 같다.

<圖表 - 34 >

指 定 觀 光 地

| 地 名   | 位 置            | 面 積    | 範 圍                                                             | 主 要 資 源                                                             |
|-------|----------------|--------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 龍 淵   | 濟 州 市<br>龍 潭 洞 | 0.06 ㎞ | 龍潭洞 一部<br>(龍頭岩 및 龍淵地域)                                          | 龍頭岩 龍淵<br>濟州의 固有村                                                   |
| 萬 丈 窟 | 北濟州郡<br>旧 左 面  | 23.03  | 旧左面 東金寧里 및<br>月汀里 一円                                            | 萬丈窟, 金寧窟 등                                                          |
| 正房瀑布  | 南濟州郡<br>西 帰 邑  | 23.27  | 西帰邑 西帰1, 2, 3里<br>甫木里, 西洪2里<br>一円 및 好近里<br>西洪1里, 東洪里,<br>吐坪里 一部 | 三梅峯, 神仙바위, 외<br>돌끼, 牛頭岩, 天地淵<br>正房瀑布, 자구리담수<br>장, 小正房낙시터 및<br>海女 새섬 |
| 安德溪谷  | 南濟州郡<br>安 德 面  | 28.81  | 安德面, 倉川里, 柑<br>山里, 和順里一部<br>및 大坪里, 沙溪里<br>一円                    | 安德溪谷, 山房窟寺<br>和順海水浴場                                                |
| 天 帝 淵 | 南濟州郡<br>中 文 面  | 16.45  | 中文面 中文里, 穢<br>達里 上貌里一部 및<br>下貌里一円                               | 天帝淵, 中文海水浴<br>場 等                                                   |
| 計     | 5              | 91.62  |                                                                 |                                                                     |

(資料 : 濟州道, 交通部)

觀光事業振興法 第 16 條에 依하여 指定 ( 1971. 5. 20 )

한편 漢拏山 國立公園의 指定內容을 보면 總區域面積 133 ㎢中 自然保存地域이 44 ㎢, 自然景觀地域이 88.64 ㎢ 集團施設地域이 0.36 ㎢이며 이中 公園保護區域으로는 觀音寺地區가 2.85 ㎢ 第2橫斷道路附近이 16.15 ㎢로 總 19.00 ㎢가 設定 되었다. 또한 觀光客이 利用을 爲한 集團施設地域으로는 蠶室, 御乘生, 城板岳, 觀音寺等 4 個地域에 總 520,000 ㎡가 設定되어 있고 各 地區마다 宿泊地區, 商業 地區, 公共管理地區, 道路 및 駐車場地區가 指定되어 있다.

< 圖表 - 35 >

漢拏山國立公園指定

| 公 園 區 域     | 面 積 (㎢) | 公 園 保 護 區 域     | 面 積 (㎢) |
|-------------|---------|-----------------|---------|
| 合 計         | 133     | 合 計             | 19.00   |
| 自 然 保 護 地 域 | 44.00   | 觀 音 寺 地 區       | 2.85    |
| 自 然 環 境 地 域 | 88.64   | 第 2 橫 斷 道 路 附 近 | 16.15   |
| 集 團 施 設 地 域 | 0.36    |                 |         |

資料： 建設部 交通部

한편 國土利用管理法에 依한 土地利用 基本計劃 試案에서는 自然 및 文化財 保全地域 237.9 ㎢中 自然景觀 保存地域 221.5 ㎢와 文化財 保全地區 3.6 ㎢ 및 觀光休養地區 22.8 ㎢를 構想함과 同時에 自然景觀을 비롯한 指定 및 非指定 文化財의 積極的 保護 保全을 圖謀하고 있다.

< 図表 - 36 >

集 団 施 設 公 園

単位：㎡

| 集団施設地域  | 計       | 宿泊地区   | 商業地区   | 公共管理<br>地区 | 造園地区    | 道路 및<br>駐車場 |
|---------|---------|--------|--------|------------|---------|-------------|
| 合 計     | 520,000 | 69,800 | 19,000 | 7,700      | 380,500 | 43,000      |
| 靈 室     | 200,000 | 16,500 | 6,600  | 2,300      | 168,000 | 6,600       |
| 御 乘 生   | 80,000  | 18,600 | 3,600  | 2,400      | 50,400  | 5,000       |
| 城 板 岳   | 80,000  | 12,000 | 6,000  | 2,000      | 45,100  | 14,900      |
| ※ 觀 音 寺 | 160,000 | 22,700 | 2,800  | 1,000      | 117,000 | 16,500      |

資料： 濟 州 道

※는 公園保護区域内에 있음

## 第4章 濟州道の 觀光開發計劃 및 現狀

### 第1節 濟州道觀光開發의 前提 및 計劃

1. 우리나라는 1961年을 轉換點으로 하여 政治, 經濟, 社會等 여러 分野에 걸쳐서 累積된 沈滯現狀을 벗어나 새로운 氣風 아래 政府와 國民을 一體로 하는 開發意慾을 바탕으로 計劃的인 經濟開發을 이룩하여 繁榮의 기틀을 마련하기에 이르렀다. 두차례에 걸쳐 經濟開發 計劃을 比較的 成功的으로 達成한 우리나라는 이제 産業構造에 있어서도 工業國의 모습을 갖추게 됨에 따라서 世界 全域에 對하여 輸出國의 立場에 서게 되었고 先進工業國과 어깨를 겨룰수 있는 希望을 눈앞에 보게 되었다.

이와같은 工業化는 急激한 都市化를 招來하므로써 大都市에 對한 過大한 人口集中은 所得의 地域的 隔差를 가져왔다.

産業構造의 變化와 地域經濟의 變動에 따라 發生하는 後進地域과 社會的 文化的으로 뒤떨어진 農村地域을 開發하기 爲하여 地域特性에 適合한 産業을 開發하고 社會 公共施設을 擴充하여 地域的 自立機能을 強化하는데 重要目的을 두고 있는 것이다.

이와같은 政策的 側面에서 本 地域을 注視하면 本道는 地理的으로 内外部와 交通上의 不便으로 地域的으로 隔離되어 獨自指向的인 生活圈을 營爲하여 왔으며 陸地部와는 特異한 地形, 地質과 土地利用의 『폐턴』 및 地下資源, 用水, 動力等の 不足과 産業

構造의 後進性 內在等 그 經濟 體質面에서 改善되지 않으면 안될 많은 問題點을 內包하고 있다.

특히 本道로서는 潛在的 開發可能 資源으로서 重要的 의미를 갖는 農畜產, 林產, 水產資源에 對한 開發 比重을 두어 왔다.

그런데 火山岩盤과 特殊土壤地帶로서 特別 陰性植物 및 病虫害가 많아서 広潤한 土地의 開墾과 各種 主産團地를 造成할 境遇에 있어서 單位當 開發費用이 높으므로 自然放置狀態를 繼續하여 왔다. 그러나 國家政策的 次元에서는 便益面에서 보다는 地域의 當爲性(必然性)에 比重을 두어 開發을 試圖해야 할 것이다.

따라서 地域間의 均衡發展을 爲한 潛在資源의 施設開發 및 基盤 擴充을 重點的으로 殘留함에 있어 優先 國內 및 國際的 見地에서 比較的 他產業의 開發보다 有利한 觀光에 力點을 두고 本圈域을 開發코저 하는 것으로 볼 수 있다.

2. 本 濟州道는 國家 政策的 目標에서 分析한 바와같이 他產業 部門의 開發條件에 比하여 比較的 立地와 資源의 有利性을 갖는 雄壯하고 神秘로운 自然景觀과 言語, 風俗 및 歷史的 文化遺産을 가진 地域의인 特殊性을 지니고 있다.

따라서 濟州道の 地域開發은 觀光產業이 主軸이된 他產業과 有機的인 關聯을 가지면서 發達될 수 있도록 長期的인 眼目에서 機能別 開發秩序를 確立하여야 할 것으로 본다.

이에 副應하여 本 地域의 文化 및 自然景觀을 恒久的으로 保

護, 保全함과 同時に 國民의 慰樂空間으로서 自然과 調和시켜 秩序있게 世界水準으로 開發하고 나아가서는 外國觀光客의 誘致로 觀光收入을 增大시켜야 할 것으로 判斷된다.

이와같은 目標아래 觀光拠点에 對한 重點 投資로 地域別 拠点を 形成하고 拠点開發에 따른 地域의 外遊的 波及效果와 地域所得의 極大化를 圖謀하여야 할 것으로 본다.

한편 이와같은 觀光産業의 經濟的 效果는 大別하여 道路, 空港 港灣, 上下水道等を 包含한 觀光施設의 投資로 發生하는 經濟的 效果와 觀光消費가 觀光産業 및 關聯産業에 주는 波及的 經濟效果로 나눌 수 있으나 既推定된 後者の 觀光消費額만을 보면 1981年 濟州道를 訪問하는 觀光客의 總消費額은 81.713 百萬元으로 推定되고 있으며 이 消費額은 濟州道 生産額 81.858 百萬元, 國民總生産 93.469 百萬元을 發生시킬 것으로 展望하고 있다. 1)

이와같은 見地에서만 分析하여 보아도 本地域의 觀光開發은 經濟的 意義뿐만 아니라 地域의 均衡開發이라는 點에서 그 價值性은 提高되고 있다.

3. 一般的으로 地域의 成長은 國民經濟가 需要하는 財貨와 用役의 生産能力 및 他地域에 對한 比較 優位の 立場에서 輸出할 수 있는 能力에 따라 增進되어야 한다.

---

註 1) 建設部 濟州道觀光綜合開發計劃 基本計劃調查 1974.12 P.111.

따라서 本地域의 開發에 있어서는 他地域보다 有利한 立場에 있는 部門의 開發과 併行하여 全体的으로 均衡있는 調和를 基本 与件으로 하여야 할 것이다.

이와같은 前提 아래 分析된 國際社会的 与件에 随伴한 本道の  
• 開發은 첫째 國際的 觀光地 造成, 둘째 輸出自由地域 및 自由港 開設, 세째 備蓄 其他 (C.T.S) 建設, 네째 軍事基地로 利用하는 方案을 列挙할 수 있다.

以上の 몇가지 与件을 地理的 特性에 따라 考慮하여 보건때 本道の 觀光地 開發은 國際社会的 与件下에서도 直接 間接으로 寄与度가 높다.

따라서 諸要件을 勘案하여 國際的 觀光地로 開發함에 있어 觀光을 主軸으로 하는 一連의 有機的 産業體系를 構成하여 發展 시켜야 할 것으로 본다.

4. 國際的 觀光性向의 增加와 國民所得의 向上等 經濟社会的 要因의 變化와 生活形態의 變革은 觀光需要의 増大를 가져 올 것이며 交通手段의 發達은 觀光行動을 多様하게 하고 行動半徑이 拡大되어 觀光圈은 漸次 大型化 広域化될 것이다.

또한 第2次産業의 發展은 國民生活環境의 惡化를 随伴함으로 國民의 自然 및 文化環境에의 渴望을 더욱 深刻하게 만들 것이며 國民은 精神的 文化的 慾求를 觀光行動으로 充足시키려는 傾向이 더욱 増大될 것으로 展望되고 있다.

現今 先進各國은 經濟의 高度成長에 따라 國民所得의 增大와 文化水準의 向上으로 充分한 余暇時間을 갖게 되었으며 이와 더불어 余暇를 즐기기 爲한 觀光旅行은 世界的인 趨勢로 增加一路에 있어 1968年 IUOTO 調査報告委에 依하면 1968年 世界觀光客 總數는 144 百萬人으로 1965年度에 比하여 7.2%의 增加를 보여주고 있으며 國際觀光收入 總額은 114 億弗로서 1965年度에 比하여 7.3%의 增加를 보여주고 있는바 “國際觀光과 國際貿易에 關한 相關的 影響의 考察”를 가진바 있는 IUOTO의 調査報告書에서 向後 觀光動向은 繼續 10%以上の 好調를 持續할 것을 言及하고 있는 것이다.

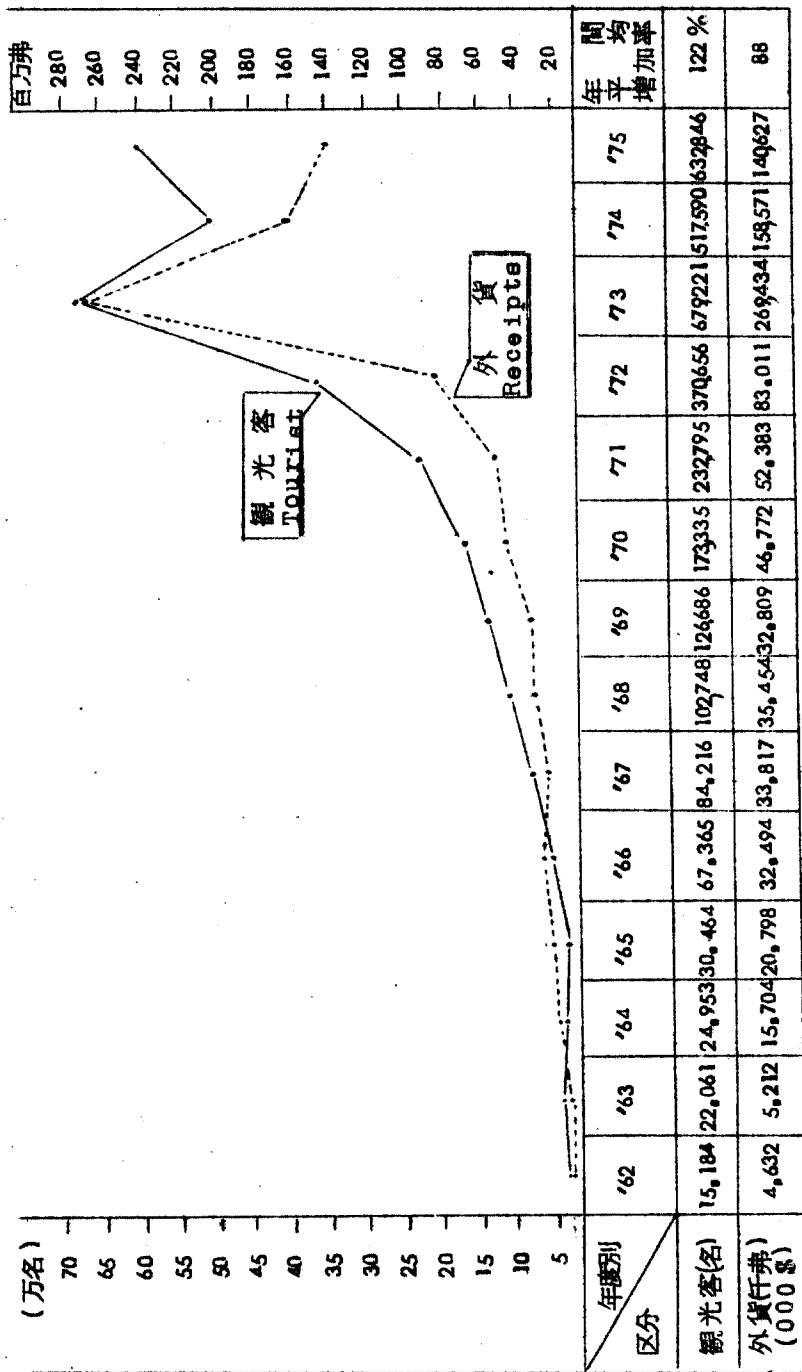
또한 觀光市場의 狀況判斷으로는 地域別 市場占有率을 살펴볼때 유럽 및 北美市場이 全世界 觀光客 往來의 90%를 占하고 余他 地域은 그 殘余分이 各已 按配될 것으로 展望되고 있다.

이와같은 趨勢에 따라 우리나라를 訪問하는 外國人 觀光客도 每年 增加하고 있는바 그 実績을 보면 1962年 15,184人에서 1973년에는 679,221人으로 同 期間中 45倍 라는 놀라운 実績을 나타내고 있으며 年平均 37.4%의 增加率을 示顯하고 있다.

1975年度에는 觀光客 632,846名으로 外貨獲得 実績은 140,627千弗이다.

< 図表 - 37 >

年度別 観光客 型 外貨獲得実績



※ 資料：交通部 観光局刊『統計資料』 Dec. 1975

&lt; 図表 - 38 &gt;

年度別 国籍別 入国現況

(単位: 名)

| 国籍別<br>年度別 | 計                  | 美国               | 日本                | 僑胞               | 中国              | 英国             | 其他               |
|------------|--------------------|------------------|-------------------|------------------|-----------------|----------------|------------------|
| '62        | (100.0)<br>15,184  | (48.3)<br>7,328  | (12.0)<br>1,825   | (14.8)<br>2,246  | (4.2)<br>645    | (4.0)<br>602   | (16.7)<br>2,538  |
| '63        | (100.0)<br>22,061  | (46.1)<br>10,178 | (9.8)<br>2,169    | (24.6)<br>5,424  | (4.7)<br>1,033  | (3.2)<br>705   | (11.6)<br>2,552  |
| '64        | (100.0)<br>24,953  | (46.2)<br>11,530 | (9.1)<br>2,280    | (25.5)<br>6,357  | (5.3)<br>1,322  | (3.0)<br>737   | (10.9)<br>2,727  |
| '65        | (100.0)<br>33,464  | (42.3)<br>14,152 | (15.3)<br>5,110   | (25.3)<br>8,467  | (4.0)<br>1,346  | (2.5)<br>828   | (10.6)<br>3,561  |
| '66        | (100.0)<br>67,965  | (44.6)<br>30,226 | (24.9)<br>16,873  | (17.7)<br>12,005 | (3.1)<br>2,109  | (1.5)<br>1,052 | (8.2)<br>5,700   |
| '67        | (100.0)<br>84,216  | (46.6)<br>39,274 | (23.4)<br>19,740  | (16.3)<br>13,697 | (3.1)<br>2,615  | (1.8)<br>1,522 | (8.8)<br>7,368   |
| '68        | (100.0)<br>102,748 | (40.7)<br>41,823 | (24.5)<br>25,219  | (18.0)<br>18,445 | (3.7)<br>3,797  | (1.9)<br>1,924 | (11.2)<br>11,540 |
| '69        | (100.0)<br>126,686 | (39.2)<br>49,606 | (25.4)<br>32,181  | (20.4)<br>25,825 | (2.9)<br>3,727  | (2.0)<br>2,564 | (10.1)<br>12,783 |
| '70        | (100.0)<br>173,335 | (31.9)<br>55,352 | (29.8)<br>51,711  | (19.5)<br>33,797 | (5.0)<br>8,636  | (1.5)<br>2,680 | (12.3)<br>21,159 |
| '71        | (100.0)<br>232,795 | (24.9)<br>58,003 | (41.5)<br>96,531  | (21.6)<br>50,350 | (2.3)<br>5,070  | (1.3)<br>3,029 | (8.4)<br>19,812  |
| '72        | (100.0)<br>370,656 | (17.2)<br>63,578 | (58.6)<br>217,287 | (14.9)<br>55,280 | (2.0)<br>7,263  | (1.0)<br>3,671 | (6.3)<br>23,577  |
| '73        | (100.0)<br>679,221 | (11.4)<br>77,573 | (69.9)<br>474,773 | (10.8)<br>73,466 | (1.7)<br>11,592 | (0.8)<br>4,980 | (5.4)<br>36,837  |
| '74        | (100.0)<br>517,590 | (15.6)<br>80,621 | (57.9)<br>299,756 | (15.4)<br>79,620 | (2.8)<br>14,557 | (1.0)<br>5,345 | (7.3)<br>37,691  |
| '75        | (100.0)<br>632,846 | (15.4)<br>97,422 | (57.5)<br>363,879 | (13.6)<br>86,055 | (3.3)<br>21,034 | (1.0)<br>6,446 | (9.2)<br>58,010  |

※ ( )内は 構成比

資料: 交通部 観光局刊 『統計資料』 Dec. 1975

<図表 - 39 >

年度別，目的別 入国現況

(単位：名)

| 目的別<br>年度別 | 計                  | 観光                | 商用               | 訪問視察             | 公用               | 其 他               |
|------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| ' 5 2      | (100)<br>15,184    | (10.2)<br>1,522   | (24.0)<br>3,627  | (26.0)<br>3,941  | (25.5)<br>3,875  | (14.3)<br>2,179   |
| ' 6 3      | (100)<br>22,061    | (10.0)<br>2,217   | (20.0)<br>4,414  | (33.9)<br>7,475  | (22.6)<br>4,979  | (13.5)<br>2,976   |
| ' 6 4      | (100)<br>24,953    | (9.1)<br>2,267    | (19.5)<br>4,868  | (34.4)<br>8,586  | (25.0)<br>6,250  | (12.0)<br>2,982   |
| ' 6 5      | (100)<br>33,464    | (15.0)<br>5,015   | (10.3)<br>6,126  | (32.0)<br>10,707 | (22.7)<br>7,592  | (12.0)<br>4,024   |
| ' 6 6      | (100)<br>67,965    | (27.6)<br>18,750  | (13.3)<br>9,026  | (23.1)<br>15,712 | (28.1)<br>19,098 | (7.9)<br>5,379    |
| ' 6 7      | (100)<br>84,216    | (30.5)<br>25,685  | (11.4)<br>9,629  | (17.5)<br>14,699 | (28.7)<br>24,179 | (11.9)<br>10,024  |
| ' 6 8      | (100)<br>102,748   | (28.5)<br>29,232  | (11.0)<br>11,331 | (17.9)<br>18,351 | (20.9)<br>21,474 | (21.7)<br>22,360  |
| ' 6 9      | (100)<br>126,686   | (30.2)<br>38,312  | (12.0)<br>15,173 | (21.0)<br>26,667 | (21.3)<br>26,935 | (15.5)<br>19,599  |
| ' 7 0      | (100)<br>173,335   | (31.1)<br>53,920  | (12.4)<br>21,447 | (21.9)<br>37,880 | (15.3)<br>26,481 | (19.3)<br>33,607  |
| ' 7 1      | (100)<br>232,795   | (41.0)<br>95,540  | (9.7)<br>22,575  | (21.7)<br>50,518 | (11.7)<br>27,208 | (15.9)<br>36,954  |
| ' 7 2      | (100)<br>370,656   | (56.4)<br>209,180 | (8.3)<br>30,856  | (14.9)<br>56,107 | (8.6)<br>31,847  | (11.8)<br>43,666  |
| ' 7 3      | (100)<br>679,221   | (66.0)<br>448,533 | (7.7)<br>52,059  | (10.8)<br>71,786 | (5.1)<br>34,558  | (10.6)<br>72,285  |
| ' 7 4      | (100.0)<br>517,590 | (52.4)<br>271,421 | (12.0)<br>62,130 | (14.7)<br>75,880 | (6.5)<br>33,807  | (14.4)<br>74,352  |
| ' 7 5      | (100.0)<br>632,846 | (51.8)<br>327,926 | (10.6)<br>66,816 | (13.4)<br>84,718 | (5.7)<br>36,880  | (18.5)<br>116,506 |

註1) ( )内は 構成比

註2) 其他は 文化，運動，宗教，取材，教育研究，指導等 包含

資料： 交通部観光局刊 『統計資料』 Dec. 1975

## 第2項 濟州地域 綜合開發計劃

濟州地域의 開發計劃은 前節에서 보았듯이 오래전 부터 여러 部門에 걸쳐 直接 또는 間接으로 試圖하고 있었으나 綜合的이고 巨視的인 計劃을 마련한 것은 最近 政府에 依하여 發表된 國土 綜合開發 計劃이다.

本道는 陸地와는 다른 垂直的 土地 패턴으로 氣候의 特性을 利用한 特用作物 栽培의 좋은 立地條件을 가지고 있으며 4面이 海岸에 接하고 있어서 近海의 豊富한 漁場은 漁業前進基地로서 脚光을 받고 있을 뿐만 아니라 島漁民 所得增大를 爲한 重要的 役割을 担当하고 있다.

또한 그 特異한 地域, 地質, 土壤, 氣候等에 依하여 自然發生된 名勝古蹟, 自然景觀은 民俗的 文化財 等の 資源을 背景으로 國際的 觀光地로 發展되고 있다. 그러나 이와같은 自然的 立地條件은 良好하나 產業構造面에 있어서 後進國의 內在等 그 經濟的 體質面에 있어서 改善되어야 할 問題點이 많이 包含되어 있어 時急한 綜合開發이 要請되고 있다. 2) 建設部가 1972年부터 成案中이던 濟州道綜合開發計劃을 最終 確定 發表한 內容을 보면 다음과 같다.

첫째, 觀光開發의 基本方向에 있어서는 自然景觀 및 歷史的 環境의 保護保全과 國際的 觀光地로 開發 및 慰樂空間으로서 利用增大를 目標로 濟州圈域內의 開發은 地理的인 條件에 따라 海岸地帶,

註 2) 濟州新聞. 1975. 1.25. 1面

中山間地帶等으로 区分하여 適正한 觀光施設을 配置하여 漢拏山과 바다를 連結시켜 季節없는 觀光地로 開發하여 國民의 休養 및 慰樂空間地帶로 提供함과 아울러 漢拏山을 國立公園化함에 따라서 指定에 따른 合理的인 保全計劃과 用水能力, 通信等 附帶施設을 補充함과 아울러 自然景觀의 破壞를 事前에 防止하기 爲해서 그 利用施設을 極히 制限토록 하며 濟州道 民俗을 象徵하는 植物, 景觀等은 國家에서 保護保全토록 하여 그 民俗的 文化財를 繼續 保全시키기 爲하여 國家에서 管理 또는 後援토록 하고 있다.

둘째, 森林과 水産業에 있어서는 土地條件의 垂直的 区分設定으로 被覆植物等이 相互作用하는 綜合的 效果를 目標로 標高 200 m 高地 以下 海岸線으로부터 1.5 km 以內의 沿岸地帶等은 柑橘 主產地造成을 原則으로 하여 從來의 分散植栽를 止揚하고 集團植栽로 企業의 經營化를 도모하고 있다. 아울러 柑橘 栽培 不適地에는 特作物을 栽培하도록 하고 過去의 田作爲主의 零細農業에서 經濟爲主의 農業으로 改善하여 協業化와 營農構造를 圖謀함과 同時에 遊休地 開發等 土地改良事業의 擴大를 期하도록 하고 있다.

또한 自然草場을 利用한 牧野地를 開發하여 各種 畜産團地를 造成함과 아울러 沿岸漁業에서 近海漁業으로 進出하기 爲한 關係施設을 補充 整備하여 道內總生産뿐만 아니라 國內總生産의 極大化를 期하도록 하고 있다.

세째, 鉍工業 部門에 있어서는 用水, 市場條件, 動力等 立地條件의 不利로 工業의 比重이 全國에서 가장 落後되어 있는바 比較的

豊富한 農水産物を 原料로 한 加工工場의 誘致와 工業原料로서 重要な 柑橘, 麥酒麥, 양송이, 漁貝類, 고구마, 油菜等 原料資源을 陸地部の 消費市場에 供給토록 하고 있다.

네째, 社会間接資本 施設로는 陸地部와의 交通을 円滑히 하기 爲하여 濟州空港을 大規模 國際空港으로 拡張 整理함과 아울러 港灣에 있어서 濟州港을 內陸地方과의 交易商港으로 開發하고 西歸港은 觀光休養港으로 開發하여 住民所得 向上에 寄與토록 하며 和順港은 國防的 側面을 考慮하여 軍港施設에 必要的 立地를 確保함과 아울러 其他 港口는 漁業前進基地로 開發토록 하고 있다.

또한 内部 道路施設에 있어서는 沿岸 一週道路 및 濟州西歸間의 橫斷道路를 拡張하여 高速化하고 産業拠点間의 特殊道路와 漢拏山 循環道路를 新設하여 觀光地開發과 함께 效率的인 交通網의 拡充과 交通量의 緩和를 圖謀토록 하고 있다.

다섯째, 都市開發의 側面에 있어서는 都市機能의 特化 및 都市化에 따라 開發 패턴은 濟州市와 西歸邑을 開發主軸으로 하여 道圈域의 核을 濟州市로 하고 조만간 市로 昇格될 西歸邑을 副心으로 하여 發達을 促進함과 同時에 核인 濟州市로 부터 一週循環道路上的의 東西 兩方面으로 線型發展을 促進하여 自然的 都市化와 開發主軸에 依한 開發 패턴의 調和를 圖謀토록 하는데 計劃의 目標를 두고 있다.

가. 開發의 基本方向

#### (1) 基本方向

(가) 國際水準의 觀光地로 開發

(나) 拠点開發로 波及效果 提高

(다) 綜合計劃에 立脚한 段階的 開發

(2) 計劃期間

1973 ~ 1982 ( 10年間 )

(3) 計劃人口

464 千名 ( 1982 年 )

나. 開發의 基本計劃

(1) 晝間에는 自然景觀을 觀光

(2) 夜間에는 觀光団地 및 遊園地에서 즐겁게 休息

(3) 散在한 觀光資源의 有機的 開發 및 特性化

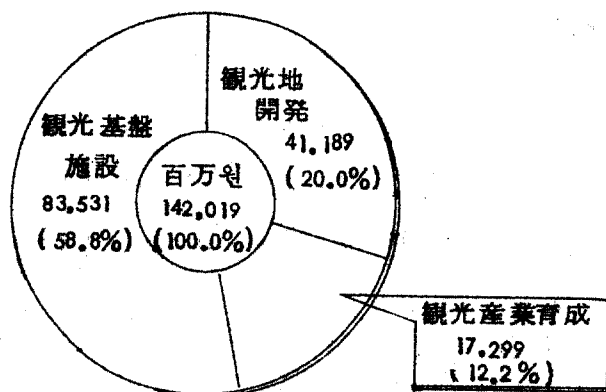
(4) 觀光코-스의 多樣化로 滞在率 提高

(5) 全住民의 觀光要員化 및 制度改善으로 觀光雰圍氣 造成

(6) 收益性이 있는 事業은 民間投資로 開發

다. 總事業計劃

(1) 總 括



<図表- 40 >

財源別 年度別 投資計画

単位：百万円

|     | 計               | '73 ~ '76     | '77 ~ '82      |
|-----|-----------------|---------------|----------------|
| 総投資 | 142,019(100.0%) | 36,968(26.0%) | 105,051(74.0%) |
| 中央  | 59,760(42.1%)   | 15,703        | 44,057         |
| 地方  | 12,448(8.7%)    | 1,789         | 10,659         |
| 民間  | 69,811(49.2%)   | 19,476        | 50,335         |

資料： 済州道特定地域 観光総合開発計画，済州地方国土管理庁

<図表- 41 >

投資内容

単位：百万円

| 事業名      | 全体計画              | 既投資<br>(73-75)    | '76計画           | 将来計画<br>(77-82)    |
|----------|-------------------|-------------------|-----------------|--------------------|
| 合計       | 142,019<br>(100%) | 14,531<br>(10.2%) | 8,075<br>(0.7%) | 119,413<br>(89.1%) |
| 1. 観光地開発 | 41,189            | 3,227             | 83              | 37,879             |
| 中 文      | 24,975            | 25                | -               | 24,950             |
| 済州市      | 7,663             | 2,910             | -               | 4,753              |
| 西帰浦      | 4,374             | 10                | -               | 4,364              |
| 山 岳      | 1,992             | 158               | 35              | 1,799              |
| 海 岸      | 1,110             | 22                | -               | 1,088              |
| 洞 窟      | 614               | 45                | 19              | 550                |
| 文化財      | 461               | 57                | 29              | 375                |

| 事業名       | 全体計画   | 既投資<br>(73-75) | '76計画 | 将来計画<br>(77-82) |
|-----------|--------|----------------|-------|-----------------|
| 2. 観光基盤施設 | 83.531 | 6,921          | 5,956 | 70.654          |
| 空 港       | 9.084  | 257            | 142   | 5.685           |
| 道 路       | 16.478 | 2,073          | 1,190 | 13.215          |
| 港 湾       | 17.030 | 1,419          | 1,104 | 14.507          |
| 通 信       | 8.235  | 1,189          | 629   | 6.427           |
| 用 水       | 12.398 | 1,138          | 378   | 10.877          |
| 電 力       | 7.138  | 730            | 820   | 5.588           |
| 都市計画      | 92     | 115            | -     | -               |

| 事業名       | 全体計画   | 既投資<br>(73-75) | '76計画 | 将来計画<br>(77-82) |
|-----------|--------|----------------|-------|-----------------|
| 3. 観光産業育成 | 17.299 | 4,383          | 2,036 | 10.880          |
| 畜 産       | 6.918  | 1,438          | 914   | 4.566           |
| 山 林       | 1.970  | 671            | 244   | 1.055           |
| 柑 橘       | 8.250  | 2,261          | 868   | 5.121           |
| 土 産 品     | 161    | 13             | 10    | 138             |

※ '76計画は 暫定値임.

資料： 済州道特定地域， 観光綜合開発計画， 建設部， 済州地方  
国土管理庁， 1975.

< 図表 - 42 >

観光事業の展望

1. 観光客 誘致展望

単位：千人

|             | '72   | '76     | '82     | 倍 率   |       |
|-------------|-------|---------|---------|-------|-------|
|             |       |         |         | 76/72 | 82/72 |
| 観光客総計(済州)   | 285   | 614     | 1,708   | 2.2   | 6.0   |
| 外国人(A)      | 13    | 76      | 600     | 6.1   | 46.1  |
| 内国人         | 272   | 535     | 1,108   | 2.0   | 4.1   |
| (全入国外国人)(B) | (370) | (1,000) | (3,200) | (2.7) | (8.6) |
| (A)/(B) (%) | 3.5   | 7.9     | 18.7    |       |       |

2. 観光収入展望

単位：百万円

|     | '72   | '73   | '82    |
|-----|-------|-------|--------|
| 総 計 | 2,095 | 9,516 | 61,483 |
| 外国人 | 288   | 4,740 | 48,000 |
| 内国人 | 1,807 | 4,776 | 13,483 |

資料： 済州道 特定地域 観光総合開発計画，建設部，済州開発特別建設局，1975。

## 라. 開發의 效果

觀光客을 誘致함으로써 얻어질 수 있는 效果로서는 觀光客이 觀光地에서 觀光目的을 爲해 直接 消費에 支出되는 金額이 觀光現地の 貨幣收入이 되는 直接效果和 觀光産業의 成長擴大가 그와 聯關되는 他産業部門에 對하여 일으키는 連鎖效果를 通하여 얻어지는 間接效果로 나눌 수 있다.

### (1) 直接效果

1972 年の 実績에 依하면 濟州道를 探訪하는 觀光客은 2 泊 3 日の 觀光旅行을 하는동안 内国人은 6,800 圓을 觀光費로 支出하고 外国人은 60 弗씩을 支出하는 것으로 알려지고 있다. 그러나 이러한 支出水準은 비록 滞在期間은 一定하다 하더라도 觀光施設과 觀光코스에 따라서 달라질 수 있을 뿐만 아니라 觀光客의 所得水準에 따라서 크게 달라질 수 있을 것이다.

日本の 例에서 보면 1970 年に 平均 2.2 泊의 觀光旅行에 13,600 圓을 支出함으로써 <sup>3)</sup> 우리보다 높은 支出水準을 나타내고 있으며 우리가 6,800 圓 支出하는데 對하여 外国人 觀光客이 60 弗을 支出함은 바로 所得水準의 差에서 오는 것이라 보겠다. 그러므로 濟州道를 探訪하는 觀光客의 支出水準도 觀光施設과 서비스의 改善과 더불어 觀光客의 所得水準이 向上에 따라 높아질 것으로 期待할 수 있다.

---

註 3) 觀光産業總覽 . 1972. P.17

## (2) 間接効果

観光産業을 비롯하여 聯關産業에 對한 間接効果는 観光消費支出에 依하여 波及되는 効果を 總稱한다. 그러나 現在 他産業과 観光産業과의 關係를 計量化할만한 産業聯關表가 作成되어 있지 않아 現實情下에서는 正確히 把握할 수 없으나 建設部 濟州道綜合開發計劃 基本調査書에 依하면 1976年에 44億원이 生産増大를 가져올 것이며 1981年에는 271億원의 生産増大를 가져올 것으로 推算하고 있다. 또한 直接効果와 間接効果を 合한 全体効果는 1976年에 178億원, 1981年에 1,088億원의 生産増大를 가져올 것으로 보고 있다.

## 第2節 濟州道觀光綜合開發 進行實態

### 第1項 投資 實 態

政府는 濟州道 綜合觀光 開發을 爲해 1973年度부터 1982년까지 10個年間 1,420億원을 投入하여 國際水準의 綜合觀光地로 開發하는 計劃을 樹立하고 既事業에 着手하여 4次年度에 돌입하고 있다.

이와같은 綜合開發事業이 完了되는 1982년에는 外國人 觀光客 60萬人을 包含하여 國內觀光客等 170萬8,000名을 誘致하고 年間 615億의 觀光收入을 獲得할 計劃이다.

그러나 지난 3年間인 1973 ~ 1975年の 投資実績은 同期間

投資計劃 248 億 4,400 萬圓中 145 億 3,100 萬圓을 投資함으로써  
 58.5 %에 不過하며 全体投資額 1,420 億圓에 比하면 10 %라는  
 極히 低調한 投資実績을 示顯하고 있으며 '76 年度 投資計劃을 살  
 펴 보더라도 觀光地開發 83 百萬圓 觀光基盤施設 5,956 百萬圓 觀  
 光産業育成 2,036 百萬圓等 合計 8,075 百萬圓으로 '76 年末까지 投  
 資額은 227 億 300 萬圓으로서 全体計劃 對比 16 %라는 低調한  
 実績을 免치 못할것이 豫想되고 있다.

期間中 所管別, 年度別 投資 実績을 보면 『圖表 - 40』 『圖表  
 - 41』과 같다.

< 圖表 - 43 >

所管別 投資実績

單位：百萬圓

| 區 分    | 全 体 計 劃 |                                                                       | 投資実績 (73.75)    |                                          |
|--------|---------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------|
|        | 投資額     | 事業內容                                                                  | 投資額             | 事業內容                                     |
| 計      | 142,019 |                                                                       | 14,531<br>(10%) |                                          |
| 1. 政 府 | 72,208  |                                                                       | 7,377<br>(10%)  |                                          |
| 建 設 部  | 13,895  | ○ 道路 359 km<br>○ 觀光地區開發 (中文)<br>○ 用水開發<br>(貯水池 8 個所)<br>○ 國立公園施設 및 整備 | 2,130           | ○ 道路 76 km<br>○ 觀光地區調査<br>○ 國立公園地區<br>整備 |

| 区 分     | 全 体 計 劃 |                                                                        | 投 資 実 績 (73-75) |                                   |
|---------|---------|------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------|
|         | 投資額     | 事 業 内 容                                                                | 投資額             | 事 業 内 容                           |
| 農 水 産 部 | 8,658   | ○ 用水開発 : 용천수<br>147.100 屯<br>○ 地下水撈井 250工<br>○ 畜産開発 : 飼料対策<br>3.800 ha | 1,100           | ○ 用水開発<br>○ 畜産開発                  |
| 交 通 部   | 26,144  | ○ 空港建設 : 現空港<br>및 新空港<br>○ 港湾建設 ( 5 個港 )                               | 1,676           | ○ 現空港建設<br>○ 5 個港建設               |
| 文 公 部   | 1,635   | ○ 文化財 및 博物館,<br>植物園 2 個의 洞窟<br>補修                                      | 62              | ○ 一般文化財 및<br>萬丈窟 補修               |
| 通 信 部   | 8,225   | ○ 市内電話 2,490 回線<br>○ 市外電話 1,431 回線                                     | 1,189           | ○ 自動式電話<br>4,938 回線<br>○ 道内間 3 回線 |
| 山 林 庁   | 1,109   | ○ 用材林 17,600 ha<br>○ 耕地保護林 5,800 ha                                    | 363             | ○ 用材林<br>5,260 ha                 |

| 区 分     | 全 体 計 劃 |                                             | 投 資 実 績 (73-75) |                                                                       |
|---------|---------|---------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------|
|         | 投資額     | 事 業 内 容                                     | 投資額             | 事 業 内 容                                                               |
| 商 工 部   | 94      | ○ 土産品예타 500坪<br>○ 技能工 養成                    |                 |                                                                       |
| 済 州 道   | 12,448  | ○ 海岸地区 開発<br>○ 一般文化財 補修<br>○ 畜産開発<br>○ 用水開発 | 857             | ○ 道路 19 km<br>○ 用水 (湧天水) 開発<br>○ 畜産開発<br>○ 山林開発                       |
| 2. 民 間  | 69,811  |                                             | 7,154<br>(10%)  |                                                                       |
| 韓 電     | 7,138   | ○ 発電機 移設 및 新<br>火力 建設                       | 730             | 発電機 6台移<br>設 S/S増設                                                    |
| 観 光 公 社 | 24,065  | 中文地区 宿泊施設<br>및 基盤施設                         |                 |                                                                       |
| 其 他     | 38,608  | 호텔 및 其他                                     | 6,242           | ○ 호텔 310室<br>○ 畜産 2,670<br>頭入<br>○ 飼料対策<br>3,450 ha<br>○ 柑橘 10,430 ha |

資料： 済州地方国土管理庁

年度別投資實施

單位：百萬圓

| 年度別<br>部處別 | ' 7 3  |       |                             | ' 7 4 |                                              |       | ' 7 5                                       |     |      |
|------------|--------|-------|-----------------------------|-------|----------------------------------------------|-------|---------------------------------------------|-----|------|
|            | 計      | 投資額   | 事業內容                        | 投資額   | 事業內容                                         | 投資額   | 事業內容                                        | 投資額 | 事業內容 |
| 計          | 14,531 | 5,671 |                             | 3,846 |                                              | 5,014 |                                             |     |      |
| 1. 政府      | 7,377  | 1,594 |                             | 2,162 |                                              | 3,621 |                                             |     |      |
| 建設部        | 2,130  | 300   | 第2橫斷道路 19 km                | 748   | 迂迴道路 14 km<br>國立公園登山路整備<br>綜合開發基本調查          | 1,082 | 迂迴道路 23 km<br>進入路 8 km                      |     |      |
| 農水產部       | 1,100  | 329   | 地下水撈井 20 孔<br>草地造成 1,800 ha | 390   | 地下水撈井 15 孔<br>地下水利用施設 18 個所<br>草地造成 1,890 ha | 331   | 地下水撈井 10 孔<br>畜牛導入 1,700 頭<br>地下水利用施設 10 個所 |     |      |
| 交通部        | 1,676  | 421   | 現空港増築 250 坪<br>4 個港 建設      | 443   | 現空港増築 270 坪<br>3 個港 建設                       | 812   | 庁舎増築 500 坪<br>5 個港 建設                       |     |      |
| 文公部        | 62     |       |                             | 23    | 文化財補修 4 個所<br>土地売却 180 千坪                    | 39    | 文化財補修 8 個所<br>萬丈窟電氣施設 2.5 km                |     |      |

| 年度別<br>部処別 | ' 7 3 |       |                                               | ' 7 4 |                                                               |       | ' 7 5                                         |     |      |
|------------|-------|-------|-----------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------|-----|------|
|            | 計     | 投資額   | 事業内容                                          | 投資額   | 事業内容                                                          | 投資額   | 事業内容                                          | 投資額 | 事業内容 |
| 通信部        | 1,189 | 153   | 濟州市 738 回線<br>市外 3 回線                         | 129   | 自動式電話 1,200<br>回線                                             | 907   | 自動式電話 1,000<br>回線                             |     |      |
| 山林庁        | 363   | 88    | 造林 2,752 ha                                   | 112   | 造林 3,000 ha<br>其他 710 ha                                      | 163   | 造林 1,600 ha<br>其他 1,410 ha                    |     |      |
| 濟州道        | 857   | 303   | 道路 13 km, 地下水<br>埋井都市計劃整備                     | 317   | 道路 6 km, 用水開<br>発都市計劃 4 個所<br>觀光地開發, 事業育<br>成 (畜産, 造林, 柑橘等)   | 237   | 用水開發, 觀光地開發<br>産業育成 (畜産, 造林)<br>都市計劃整備 (4 個所) |     |      |
| 2. 民間      | 7,154 | 4,097 |                                               | 1,684 |                                                               | 1,393 |                                               |     |      |
| 韓 電        | 730   | 211   | 濟州, 城山 1,250 kw<br>増設                         | 519   | 木浦 GMC 濟州移設 4 台<br>發電所 주변 안압기 1,200 kw<br>화력 발전 연안압기 6,000 kw |       |                                               |     |      |
| 觀光公社       |       |       |                                               |       |                                                               |       |                                               |     |      |
| 其 他        | 6,424 | 3,866 | 道路 13 km, 호 텔 310 室<br>草地造成 1,800<br>柑橘 1,000 | 1,165 | 畜牛 1,730 頭<br>草地更新 1,000 ha<br>造林柑橘                           | 1,393 | 畜牛 1,700 頭<br>柑橘造成 650 ha<br>造林               |     |      |

## 第 2 項 濟州道 觀光現況

### 가. 觀光產業 및 施設

本 地域은 地形的 地理的 特殊한 條件에 限하여 여러가지 神秘로운 自然景觀과 獨特한 民俗文化的인 資源을 豊富하게 保有하고 있다.

이와같이 本 濟州道는 都市觀光面과 産業觀光面에서 여러가지 好條件을 具備하고 있는바 이들의 合理的인 利用, 開發은 本 地域의 觀光産業振興뿐만 아니라 全國土의 圈域機能 分担을 円滑히 할 수 있을 것이다.

특히 産業觀光資源은 他地域에서 볼 수 없는 濟州特色의 넓은 柑橘밭 農場과 漢拏山 中山間에 펼쳐진 廣大한 原野위에 放牧되고 있는 牛馬群을 볼 수 있는 畜産과 4面에 接하여 있는 良好한 地理的 條件에 따른 海産物, 그리고 地域 土産品の 加工品 및 觀光客에 對한 各種 卹어비스業을 들수 있다.

換言하면 濟州道의 全産業이 觀光産業의 對象이 되고 있는 것이다.

또한 觀光客 受容能力을 보면 호텔數가 8 個所로서 客室數 608室, 旅館數가 73 個所 1,047 室, 旅人宿 129 個所 1,229 室 下宿 45 個所 290 室로 되어있는바 觀光客의 增加趨勢에 맞추어 對處施設의 確保가 必要할 것으로 展望되고 있다.

그밖에 本 地域의 觀光事業을 發展시키기 爲하여서는 觀光地로서의 機能을 円滑히 하기 爲한 基盤施設인 交通, 環境衛生, 通信

< 圖表 - 45 >

主要觀光產業 実績

1975.12.31

| 產 業 別       |      | 產 業 品    | 面 積       | 備 考         |
|-------------|------|----------|-----------|-------------|
| 柑 橘 生 産     |      | 81,000 ㉫ | 10,931 ha |             |
| 水 産 物 漁 獲 高 |      | 44,592 ㉫ |           | 処理工場 20 個所  |
| 家 畜 頭 数 (牛) |      | 60,900 頭 |           |             |
| 牧 場         | 企業個人 | 13 個所    | 5,447 ha  |             |
|             | 部落共同 | 116 個所   | 14,822 ha |             |
| 土 産 品       |      |          |           | 具類品・石工藝品 一部 |

資料： 濟州道

等 現在의 未備點을 補充함이 要望되며 觀光과 關聯된 濟州道 特有의 事業을 合理的으로 開發함으로서 綜合的인 效果를 摸索해야 할 것으로 본다.

< 圖表 - 46 >

觀光業體 및 指定業體 現況

1975.12.31

| 合 計 | 觀光<br>호텔<br>業 | 觀光<br>交通<br>業 | 觀光<br>土産品<br>販賣業 | 觀 光 休 養 業                 |               |                |           | 旅 行<br>斡 旋 業 |        | 指 定 業 所    |            |                  |
|-----|---------------|---------------|------------------|---------------------------|---------------|----------------|-----------|--------------|--------|------------|------------|------------------|
|     |               |               |                  | 遊 興<br>飲食店<br>(한글식<br>요정) | 飲食<br>店<br>營業 | 寫 真 業          |           | 國<br>內       | 國<br>際 | 宿 泊<br>業 所 | 食 堂<br>業 所 | 遊 興<br>飲食<br>業 所 |
|     |               |               |                  |                           |               | 外國<br>人 體<br>觀 | 觀光地<br>觀光 |              |        |            |            |                  |
| 100 | 5             | 4             | 13               | 5                         | 6             | 4              | 12        | 1            | 8      | 18         | 23         | 1                |

資料： 濟州道

< 図表 - 47 >

観光客 収容能力

1975.12.31

| 区 分   | 市郡別  | 合 計 |       |       | 済 州 市 |       |       | 北 済 州 郡 |     |      | 南 済 州 郡 |       |       |
|-------|------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-----|------|---------|-------|-------|
|       |      | 個所数 | 客室数   | 収容能力  | 個所数   | 客室数   | 収容能力  | 個所数     | 客室数 | 収容能力 | 個所数     | 客室数   | 収容能力  |
| 合 計   |      | 255 | 3,174 | 6,348 | 148   | 2,000 | 4,000 | 16      | 69  | 138  | 91      | 1,105 | 2,210 |
| 立 地   | 計    | 8   | 608   | 1,216 | 3     | 375   | 750   |         |     |      | 5       | 233   | 466   |
|       | 観光호텔 | 5   | 534   | 1,068 | 2     | 342   | 684   |         |     |      | 3       | 192   | 384   |
|       | 一般호텔 | 3   | 74    | 146   | 1     | 33    | 66    |         |     |      | 2       | 41    | 82    |
| 旅 館   |      | 73  | 1,047 | 2,094 | 35    | 575   | 1,150 | 7       | 24  | 48   | 31      | 448   | 896   |
| 旅 人 宿 |      | 129 | 1,229 | 2,458 | 89    | 888   | 1,776 | 3       | 15  | 30   | 37      | 326   | 652   |
| 下 宿   |      | 45  | 290   | 580   | 21    | 162   | 324   | 6       | 30  | 60   | 18      | 98    | 196   |

資料： 済州道

< 図表 - 48 >

観光事業体現況

(1976.6.30現在)

| 地域別<br>業種別 | 서울            | 釜山            | 京畿         | 江原         | 忠北         | 忠南         | 全北        | 全南         | 慶北          | 慶南         | 濟州         | 計               |
|------------|---------------|---------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|-------------|------------|------------|-----------------|
| 호<br>텔     | 53<br>(6,212) | 16<br>(1,162) | 6<br>(359) | 5<br>(277) | 2<br>(179) | 7<br>(325) | 2<br>(54) | 2<br>(106) | 13<br>(720) | 5<br>(231) | 5<br>(532) | 116<br>(10,153) |
| 国際旅行       | 24            | 1             |            |            |            |            |           |            |             |            |            | 25              |
| 国内旅行       | 41            | 19            | 8          | 3          | 7          | 13         | 9         | 9          | 20          | 4          | 1          | 134             |
| 観光土産品      | 94            | 29            | 3          |            | 3          | 5          |           | 1          | 7           | 3          | 14         | 159             |
| 観光交通       | 28            | 11            | 12         | 2          | 5          | 7          | 2         | 2          | 5           | 3          | 4          | 81              |
| 韓国式店<br>料理 | 15            | 3             |            |            |            |            |           |            | 2           |            | 5          | 25              |
| 観光食堂       | 43            | 10            | 5          |            |            |            |           |            | 1           | 2          | 6          | 67              |
| 観光写真       | 52            | 21            | 25         | 13         | 5          | 16         | 11        | 4          | 32          | 22         | 13         | 214             |
| 사<br>도     | 1             | 2             |            | 1          |            |            |           |            | 2           |            |            | 6               |
| 보<br>링     | 10            | 6             | 1          |            |            |            |           |            | 1           |            |            | 18              |
| 유<br>선     |               |               | 1          |            |            | 1          | 1         |            |             | 1          |            | 4               |

※ ( ) 内 数字는 客室数임      資料: 交通部 観光局刊『統計資料』Dec.1975

## 나. 觀光客 趨勢

觀光産業의 継続的인 發展을 爲하여는 外部로부터 보다 많은 觀光客을 誘致하여야 하며 이를 爲해서는 計劃的이고 創意性이 있는 誘致目標가 設定되어야 한다. 따라서 本 濟州道를 訪問하는 觀光客의 趨勢를 보면 觀光客 總數는 1967年 11萬5,000名에서 年平均 21%씩 增加하여 1975年現在 36萬名으로 增加하였다.

그중 外國人 觀光客은 1967年 3,000名에서 年平均 37%씩 增加하여 1975年末 現在 28,000名에 達하고 全入国 觀光客 63萬3,000名中 約4.4%가 本道를 訪問하고 있다.

또한 內國人的 觀光客에 있어서도 顯著한 增加를 가져와 1967年 11萬2,000名에서 1975년에는 33萬名으로 年平均 20.3%가 增加하고 있는 實情이다.

國籍別로 보면 韓國人이 331,472名으로 제일 많고 그다음 日本人 16,246名, 美國人 5,798名, 其他 順으로 되어 있으며 目的別로는 亦是 觀光이 181,438名으로 總觀光客의 50%를 占하고 있다.

職業別로는 一般觀光客이 238,962名으로 大部分을 차지하고 交通手段別로는 航空보다 船舶利用이 約2倍 程度가 많다.

한편 主要 觀光地別 出入 狀況을 보면 瀑布觀光率이 가장 많은 것으로 나타나고 있으며 月別 分布를 보면 “피이크”를 이루는 月은 10月로서 年間 觀光客의 14%가 來道한다. 그리고 季節的으로는 8月부터 11月까지 1個月에 比較的 많은 觀光客이 몰리고 있다.

年度別 観光客内道状況（国籍別，目的別，職業別）

| 區分年度 | 國籍別    |       |       |       |    |    |        |        |        |        | 目的別   |       |      |       |       |       |        |        |        |        | 職業別    |        |        |        | 交通別    |        |        | 旅行別    |        |        | 性別     | 累計     |
|------|--------|-------|-------|-------|----|----|--------|--------|--------|--------|-------|-------|------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|      | 德國     | 外國人   |       |       |    |    | 計      | 觀光     | 常用     | 文化     | 宗教    | 公用    | 軍事   | 調查    | 其他    | 計     | 公務員    | 學生     | 一般     | 計      | 航空     | 船舶     | 計      | 團體     | 個人     | 計      | 男子     | 女子     |        |        |        |        |
|      |        | 美國    | 日本    | 英國    | 西德 | 中國 |        |        |        |        |       |       |      |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | 其他小計   |        |        |        |
| '67  | 11,919 | 1,522 | 1514  | 62    | 5  | 1  | 13     | -      | 3117   | 114536 | 66280 | 11002 | 38   | 36    | 160   | 1605  | 58     | 34817  | 114536 | 2294   | 3883   | 73406  | 114536 | 22,67  | 92369  | 114536 | 43457  | 71079  | 114536 | 73490  | 41046  | 114536 |
| '68  | 13,142 | 2,018 | 1,498 | 160   | 23 | -  | -      | 47     | 3746   | 135228 | 80923 | 19932 | 40   | 36    | 97    | 311   | 442    | 33272  | 135228 | 4724   | 40281  | 99223  | 135228 | 38919  | 101408 | 135228 | 5758   | 77277  | 135228 | 87807  | 47241  | 135228 |
| '69  | 18,316 | 1,798 | 858   | 105   | -  | -  | -      | 576    | 3137   | 186422 | 96199 | 38646 | 286  | 112   | 1606  | 790   | 527    | 48286  | 186422 | 7039   | 45152  | 132661 | 186452 | 70587  | 115865 | 186452 | 74210  | 112242 | 186452 | 128151 | 73639  | 186452 |
| '70  | 238354 | 2,550 | 1348  | 1271  | -  | 50 | 1274   | 4493   | 244647 | 109244 | 70459 | 194   | -    | 25    | -     | 243   | 64642  | 244647 | 6597   | 51794  | 186456 | 244647 | 80527  | 164320 | 244647 | 89045  | 155802 | 244647 | 42676  | 97171  | 244647 |        |
| '71  | 294184 | 4,789 | 4957  | 3111  | -  | 6  | 189    | 382    | 380008 | 161686 | 66825 | 601   | 884  | 5851  | 4375  | 834   | 65152  | 380008 | 15759  | 72475  | 219774 | 380008 | 118399 | 191609 | 380008 | 123130 | 184978 | 380008 | 184121 | 121887 | 380008 |        |
| '72  | 273970 | 4,214 | 2796  | 5992  | 5  | 14 | 366    | 12498  | 284681 | 112113 | 64440 | 558   | 473  | 1532  | 6105  | 470   | 94157  | 284681 | 26779  | 73085  | 185004 | 284681 | 124013 | 160855 | 284681 | 98908  | 185959 | 284681 | 172986 | 111972 | 284681 |        |
| '73  | 340416 | 4,998 | 3494  | 11216 | 7  | 21 | 486    | 20220  | 340636 | 145465 | 65856 | 2589  | 2497 | 8362  | 9870  | 3618  | 98640  | 340636 | 59807  | 99473  | 210286 | 340636 | 142912 | 217724 | 340636 | 107453 | 251443 | 340636 | 149839 | 340636 | 340636 |        |
| '74  | 292821 | 6,348 | 3650  | 13255 | 4  | 1  | 2311   | 25569  | 318390 | 157261 | 70993 | 5041  | 2446 | 5266  | 12007 | 7214  | 82460  | 318390 | 39041  | 69251  | 210998 | 318390 | 111472 | 206918 | 318390 | 73191  | 245201 | 318390 | 184527 | 131883 | 318390 |        |
| '75  | 331472 | 5,798 | 4028  | 16246 | 48 | 8  | 186727 | 337469 | 181438 | 44031  | 9171  | 2790  | 8302 | 14448 | 6275  | 91964 | 337469 | 34852  | 83455  | 238962 | 359469 | 149582 | 218887 | 359469 | 114810 | 242659 | 359469 | 14572  | 148897 | 359469 |        |        |

資料：濟州道



< 図表 - 50 >

’76年度 外来観光客誘致 型 外貨獲得 実績

| 月別                 |                | 1 月    | 2 月    | 3 月    | 4 月    | 5 月    | 計(1-5)  |
|--------------------|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 観<br>光<br>客<br>(名) | 区 分            |        |        |        |        |        |         |
|                    | 計 翻            | 44,000 | 45,000 | 61,000 | 67,000 | 70,000 | 287,000 |
|                    | 実 績            | 53,132 | 54,190 | 67,721 | 72,636 | 75,719 | 323,398 |
|                    | 対 比 (%)        | 120.1  | 120.4  | 111.0  | 108.4  | 108.1  | 112.6   |
|                    | 前年同期           | 35,494 | 37,979 | 48,733 | 50,000 | 54,741 | 227,037 |
| 外<br>貨<br>(千<br>弗) | 対 比 (%)        | 149.7  | 142.7  | 139.0  | 145.0  | 138.3  | 142.4   |
|                    | 計 翻            | 11,700 | 12,000 | 16,200 | 17,900 | 18,600 | 76,400  |
|                    | 実 績            | 13,197 | 16,073 | 19,548 | 23,582 | 24,900 | 97,300  |
|                    | 対 比 (%)        | 112.9  | 133.9  | 120.7  | 131.7  | 133.8  | 127.3   |
|                    | 前年同期           | 9,635  | 10,060 | 10,220 | 12,673 | 11,915 | 54,503  |
|                    | 対 比 (%)        | 136.9  | 159.8  | 191.3  | 186.0  | 208.9  | 178.5   |
|                    | 1人当平均<br>消 費 弗 | 248    | 297    | 289    | 325    | 328    | 300     |

資料： 国際観光公社

< 図表 - 51 >

観光収入実績

単位：百万円

| 年 度 別   | 計     | 内 国 人 | 外 国 人 | 備 考   |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 1972    | 2,095 | 1,807 | 288   |       |
| 1973    | 3,197 | 2,550 | 647   |       |
| 1974    | 4,620 | 3,220 | 1,400 |       |
| 1975    | 5,992 | 3,977 | 2,015 |       |
| 1976.8月 | 3,287 | 2,413 | 874   | 8月末現在 |

1人当 2泊3日 基準

国内人 12,000円

外国人 72,000円 (150弗)

資料： 済 州 道

## 第 5 章 問題点 및 改善策

### 第 1 節 問 題 点

이미 살펴 본 바와같이 濟州道綜合觀光開發計劃은 國際水準의 觀光地로 開發하여 國民의 休養地로, 또는 世界人의 慰勞地區로 만들고 地域資源開發을 통한 經濟發展까지도 기대하고 있어서 包括的이며 多少 意欲的으로 되어 있음을 알 수 있다. 그러나 아무리 天賦的인 資源을 가지고 있다 하더라도 開發計劃自体가 지나친 意慾과 散慢性으로 말미암아 큰 蹉跌을 가져올 境遇 이는 도리어 不毛의 空洞化 現象으로 기울어지지 않으리라 斷言하기 어렵다<sup>1)</sup> 고 본다.

現在까지의 開發推進 過程을 考慮할때 다음과 같은 몇가지 問題点을 간추려 볼 수 있다.

#### 1. 觀光綜合開發計劃事業의 不振

가. 財源不足으로 年次別 計劃事業推進 蹉跌

(1) 計劃確定 發表後 嶺東圈開發事業에의 優先 投資等 國內 与件 變動으로 因하여 本道開發 投資에 支障을 주고 있는 것도 不無한 實情이겠지만 濟州道綜合觀光開發 1 段階 期間인 1973 年—1976 年 投資計劃 369 億 6,800 萬元中 投資実績은 227 億 300 萬元으로 61%의 低調한 実績이며, 總投資計劃 1,420 億원에 比하면

註 1) 東亞日報. '75. 5. 31.

16 %의 実績에 不遇한 実情이다.

(2) 特히 本道 觀光客誘致의 關鍵이라 할 수 있는 新空港 建設은 計劃上 既存 濟州國濟空港이 全天候 空港으로는 不適하여 1977年度부터 新空港을 建設토록 되고 있음에도 既存空港 整備에만 重点 投資하고 있으며, 1976年度까지 大型旅客船인 카페리 3隻의 就航이 되고 있으나 現在의 実情으로 보아사 1977年 3月 頃에야 1隻이 就航 할 豫定으로 있다. 濟州道는 落島로서 觀光客 誘致를 위하여는 觀光客 輸送問題 解決이 設計의 어느 分野보다도 優先的으로 投資해야 함에도 不拘하고 이러한 前提를 無視한 것은 觀光客 誘致는 勿論 民間資本 誘致에도 큰 蹉跌을 招來한다고 본다.

(3) 本 計劃은 1975年 2月 27日 確定 公告되었으나 이의 樹立은 1973年度부터 實施되어 그간의 國內外 및 現地の 与件變動에 따라 施行過程에서 많은 問題點이 惹起되고 있으나 計劃確定以後 与件變動에 따른 補完對策이 疎忽視 되고 있다.

나. 觀光行政의 脆弱

(1) 觀光立道를 다짐하면서도 이들 뒷받침 하여야 할 行政機構가 濟州道에 觀光運輸課, 市郡에서는 專担係 마저 없이 公報室에서 分担하고 있는 実情이다.

(2) 担当 公務員들이 專門 分野 知識과 經驗不足으로 觀光開發에 따른 行政機能의 發揮가 不振性을 免치 못하고 있으며 이에 따라 觀光의 市場性 形成이 欠如되고 있는 実情도 指摘 할 수

있다.

(3) 先進觀光 制度에 對하여 繼續的이고 깊은 研究를 別로 하지 않고 있다.

다. 各種 制裁 規程의 混線 및 未洽

(1) 接道區域 設定과 邑面地區 小都邑 整備事業 制限으로 国道 拡張 및 路邊 造景事業에 支障을 주고 있으며 漢拏山國立公園內의 施設物에 對한 私權 設定이 國立公園管理法에 抵触되어 이를 認定 받지 못하므로써 山岳觀光 開發을 위한 民間資本 誘致에 隘路를 겪고 있다. 또한 漢拏山 國立公園地區 區域測量의 未實施로 山岳 觀光圈 開發이 遲延되고 있는 것도看過 할 수 없다.

(2) 濟州道 綜合觀光 開發計劃은 國土建設綜合計劃法에 依拠하여 特定地域 計劃으로 公告되고 있으나 他關係 法令에 依한 下位計劃이 確定되지 않아 計劃執行에 混線을 惹起 시키고 있다. 그 實例를 보면 다음과 같다.

○ 本計劃과 一致하는 都市基本計劃 및 都市內 觀光開發對象 地域의 指定等 下位計劃의 未決定.

○ 海岸觀光地와 旣指定, 納邑, 月令, 保城里 等의 民俗村 下位計劃의 未決定.

○ 旣指定 觀光地域에 對하여 開發計劃과 一致토록 調整되지 못하고 있다.

(3) 觀光綜合開發에 對한 統合調整機械가 없으므로 因해 開發計劃 推進部署의 亂立으로 事業優先順位 決定等 事業執行에 混線을 招

來하고 있다. 또한 所管 部處가 不明確하여 用水開發事業인 境遇  
建設部와 農水産部가 農業用水, 生活用水等 目的이 不明確 하다는  
데서 施設投資에 吝嗇하여 計劃施行에 큰 蹉跌을 招來하는것도 指  
摘 할 수 있음.

## 2. 濟州道 實情에 맞는 綜合開發計劃의 推進을 위한 法體系의 未確立

가. 本道의 特殊實情을 考慮하여 全國的으로 適用되는 接道區域  
開發制限區域 等에 對한 再調整을 위한 特別法이 必要한데 그것이  
制定되지 못하고 있다.

나. 巨大한 計劃에 動員될 民間投資과 外貨의 規模로 보아 이에  
對한 特惠措置가 法的으로 保障되지 않고서는 龐大한 民間資本 誘  
致를 기대하기 어렵다.<sup>2)</sup>

## 3. 濟州觀光旅行 忌避性向

가. 交通手段의 脆弱

(2) 本道의 連陸手段은 海空路로 이루어 질 수 밖에 없는데다  
가 濟州空港의 全天候 飛行場 施設未備로 欠航率이 많아 濟州道  
觀光에 暗影을 주고 있는바 그 實例로는 1976年 5月-6月 航  
空機 欠航率을 보면 34%에 이르고 있어 이때문에 本道觀光旅行  
을 不得已 外面지 않을 수 없는 實情이며 또한 카페리의 就航

---

註 2) 濟州新聞, '75. 2. 26.

遲延으로 団体觀光客 誘致에 支障이 莫大함을 禁할 길이 없다.

(2) 迂廻国道 拡張 및 鋪裝 未治으로 觀光旅行上 不便이 許多하다.

總延長 181 km中 72 km를 除外한 全区間이 拡張後 未鋪裝 狀態에 있고, 路幅 4 m의 現存 鋪裝道路는 線形과 縦断句配狀態가 不良하여 走行에 不便한 것으로 指目되고 있으며 道路辺 造景事業推進의 不振으로 觀光地 面貌가 호러지고 있다는 것을 느낄수 있다.

#### 나. 觀光費用의 過重

国内人 觀光客에 局限한 問題이긴 하나, 他地域보다 航空料, 船費가 加算 되기 때문에 他觀光地 보다 費用負擔이 過重하다는 것이다. 釜山을 基準으로하여 庶民層 3泊4日 国内觀光費用을 보면 濟州道 觀光은 2万 6,200 원인데 비해 自由의다리 1万9,300 원, 雪岳山 1万 9,200 원, 俗離山 1万 8,600 원, 무주구천동 8,000 원 등으로 나타나고 있다.

#### 다. 慰樂的 觀光코-스의 殆無

自然景觀 以外에 多目的 娛樂을 누릴수 있는 西歐式 遊興施設이 殆無하며, 其他 特殊娛樂施設 貧弱으로 与件 造成이 未治하여 觀光客이 長期滯留를 忌避하고 있는 実情이다.

#### 라. 基本資源의 開發貧弱

(1) 天賦的 基本資源을 活用할 수 있도록 開發이 漸次 推進되어질 것은 當然한 일이 겠지만, 낚시터, 海女 作業場, 海水浴場, 海上遊覽船, 展望台, 海岸地区 觀光施設의 開發貧弱과 山岳觀光에

必要한 “유스호스텔”等 現代式 施設이 未備되고 있음을 들수 있다.

(2) 골프장施設 不足과 狩獵地區 開發不振, 民俗博物館 및 民俗村의 施設 貧弱으로 觀光濟州의 面貌을 一新 시킬수 있는 施設開發이 低調함을 보이고 있다.

마. 外來觀光客의 出入國節次 複雜

日本, 香港等地를 往來하는 西歐觀光客 및 日本 觀光客의 出入國 手續節次의 複雜함과 濟州-日本(大阪·東京)間 直行 航路 未開設로 濟州觀光의 機會가 賦與되지 못하고 있다.

#### 4. 道民의 觀光開發 意慾 低調

가. 排他的 生理의 影響

道民들의 排他的인 性向이 無意識中에 外來人의 濟州開發 參與을 牽制하고 있으며 他地域 財閥들의 土地 買入 等<sup>3)</sup>에 대해 마치 道民生活의 基底가 무너지고 있다는 與論이 隱然中 形成 되고 있는것도 不無한 實情이라고 본다.

나. 開發主體로서의 建議意慾 未洽

(1) 濟州道 開發은 開發主體인 住民의 協同으로 이룩하겠다는 開發努力이 不足하고 行政厅의 指導에 따라 被動的 開發事業만이 部分的으로 이루어지고 있는 實情이다. 이는 道民中에 大規模施設에 投資 할만한 經濟力을 保有한 人士들이 別無한데 基因한

---

註 3) 1974. 7. 24. 東亞日報

것으로 본다.

(2) 濟州道 出身 在日同胞中에는 財閥들이 多少 있으나 道內 指導 層 人士들이 이들을 歪曲 活用하므로서 投資意慾을 促進시키지 못하고 있는 等으로 鄕土開發 忌避現象을 招來하는 印象도 看過치 못 할 일이라 하겠다.

(3) 觀光開發은 濟州 固有의 美風良俗을 沮害 한다는 지나친 杞憂心이 蔓延되고 있음도 指摘할 수 있다.

#### 5. 公害 및 民俗, 自然景觀 保全 對策 未洽

가. 公害産業의 整備 未洽

觀光地 美化를 沮害하고 周邇 沿岸 汚染으로 海藻類 및 貝類 棲息에도 支障을 주는 澱粉工場 等이 道內 到處에 散在해 있는데도 이를 整備 해야할 必要性은 認識하면서도 傍觀하고 있는 印象을 免치 못하고 있다. 多幸히 近間에 都心地 零細 製炭工場을 大單位로 統合하고 工業地區로 移轉하고 있는 것은 바람직한 일이라 하겠다. 特히 本道の 觀光은 汚染되지 않은 觀光地로 紹介<sup>4)</sup> 된바 있으나 當局이 公害發生 与否에 對한 標本 調查 結果 道內工場 大部分이 公害 産業<sup>5)</sup>으로 나타나고 있다.

나. 民俗 및 自然景觀 保護對策 未洽

生活環境의 變化와 급작스러운 開發은 固有의 民俗과 自然景觀에

註 4) Newswweek 1976. 7. 14.      경향신문 1976. 9. 7.

5) 濟州新聞. 1976. 9. 7.

대한 保護를 疎忽히 하기 쉬워 試行錯誤가 發生함을 禁할 길이 없다. 濟州道 固有의 草家가 새 마을 環境改善 事業에 밀려 스텔트로 變貌되고 土俗的인 住宅樣式이 改築되어 民俗村으로 保護되어야 할 部落의 原形이 멀어져 가고<sup>6)</sup> 있다는 것은 물이킬수 없는 後悔을 남게 하고 있으며 開發事業에 따른 河川 및 海邊 自然景觀의 破壞 亦是 觀光事業에 逆行하는 印象을 질게하고 있다 하겠다.

## 第 2 節 改 善 策

### 第 1 項 一般的인 改善方案

가. 觀光開發事業의 投資 促進

#### (1) 事業執行 部署의 一元化

現在 政府 6個部處에서 散發的으로 計劃을 執行하고 있는데 다른 業務遂行의 混線을 防止하기 위하여 計劃執行 機構를 統合 調整 할 수 있도록 計劃執行 機關을 一元化 시켜야 할 것이다.

#### (2) 交通手段 基盤施設의 現代化

金天候 飛行場 建設에 따른 基本調査를 早期 着手하여 新空港 建設을 促進하고 大型 旅客船 카페리의 早期 就航을 위한

---

註 6) 濟州新聞. 1976. 9. 4.

濟州港 터미날 施設을 早速히 實現시켜 本道の 交通手段을 円滑하게 改善해야 할 것이다.

### (3) 民間資本에 依한 觀光開發 對策 講究

開發計劃을 根幹으로 하여 民間 資本에 依한 段階的인 事業을 着手 할 수 있도록 執行方向을 修正하고 各種 稅制上的 減免 惠沢을 賦与 할 수 있도록 特別措置가 講究되어야 하며 이와 併行하여 民間資本 誘致를 위해 民間投資가 可能的인 事業種類를 檢討하고 確定 發表 하여야 할 것으로 본다.

#### 나. 國際 航空路線의 早期就航

(1) 濟州道 觀光을 促進하기 위해 現在 大阪에서 釜山 經由의 空路就航을 濟州—大阪, 濟州—東京, 濟州—福岡等 直行 航路로 바꾸어 開設토록 해야 할 것이다.

(2) 大韓航空의 独占運航으로 인한 觀光客 非難을 勘案하여 JAL機等 外國航空機의 濟州 就航等도 考慮함직 하다.

#### 다. 觀光行政 機構의 機能強化

(1) 濟州道 開發局 觀光運輸課를 局으로 昇格시켜 觀光行政의 機能을 強化하고 觀光開發分野 公務員에 대한 先進地 視察 및 集中教育等으로 資質을 向上시키고 專門化 시켜야 한다.

(2) 現在 市.郡 公報室에서 管掌하고 있는 觀光業務를 別途 機構로 獨立시켜 末端行政의 脆弱性을 解消시켜야 할 것이다.

#### 라. 特殊慰勞 觀光施設의 段階的 獎勵

(1) 開發計劃과 別途로 一定地域을 確保하여 慰勞觀光地區로

指定 함으로서 外國人 觀光客들이 長期間 休養 할 수 있도록 해야 할 것이며 非難 對象이 되고있는 脫線觀光에 對한 住民과의 遮斷 役割도 試圖하여야 할 것이다.

(2) 特定 希望者로 하여금 同地域內에 西歐式 感覺의 現代的 慰樂施設을 建設 運營토록 獎勵하여야 할 것이며 國內人 出入을 統制하고 外國觀光客 受用 措置가 이루어 지게 한다.

바. 民俗 및 自然保護와 公害産業 追放

(1) 固有의 民俗과 傳統 文化를 保全하기 위한 努力이 경주 되어야 하며 開發에 앞서 自然景觀 保護 위주의 開發에 注力 하여야 할 것이다.

(2) 公害를 發生하는 産業施設의 抑制는 勿論 既存 施設의 公害 對策도 講究하여야 할 것이다.

바. 觀光客 誘致 宣傳活動 強化

(1) 外國人 觀光客 誘致 및 宣傳 活動을 위해 道內에 海外 旅行社의 新設이 檢討되어야 할 것이며, 國內 觀光 旅行社의 支援活動 促求 및 海外 弘報活動을 위한 對策이 確立되어야 한다.

(2) 現在 찾아오는 觀光客에 對한 受容態勢에만 關心을 두는 消極的인 觀光事業을 찾아올 수 있도록 하는 能動的 觀光 活動으로 轉換시켜야 한다.

## 第 2 項 政策的인 改善 方案

가. 一定期間 無査証入国 許用 및 段階的 自由 地帶化

(1) 外國人에 대하여 無査証入国을 許用 함으로서 煩雜한 出入国 手續節次의 緩和로 日本, 美國, 歐洲等의 觀光客을 誘致할 수 있는 与件을 造成하는 方案이 講究되어야 할 것이다.

(2) 無査証入国 許用은 外貨獲得의 拡大는 勿論 外來資本 誘致에도 一翼을 担当할 것이며 濟州道를 世界속의 觀光地로 紹介하는데는 劃期的인 轉機를 마련 할 수 있다고 思料된다.

(3) 國內外 与件上 國家安保面에서 多少 脆弱性이 憂慮되긴 하지만 国力의 伸張과 政治的 安定面을 國內外에 誇示하는 重要한 契機로 轉換할수도 있다고 보아진다.

(4) 無査証入国을 土台로 하여 段階的으로 休養을 兼한 自由貿易地帶로 發展시켜 香港등지와 競爭시키는 方案도 研究되어야 할 것이다.<sup>7)</sup>

나. 財閥團에 의한 濟州觀光開發 協議體 構成

(1) 開發에 所要되는 民間資本을 誘致하기 위하여 國內 財閥 및 在日同胞 財閥들로 하여금 濟州道綜合開發投資 協議體를 構成하고 分担 投資를 促進 함으로서 濟州道綜合觀光開發을 앞 당길수 있을 것이다.

(2) 觀光開發에 投資되는 物品 또는 民間資本에 대한 税金의

---

註 7) 濟州新聞, 74. 6. 29. '74. 7. 2.

減免措置도 投資를 促進시키는 刺戟劑가 되리라 믿는다.

다. 主要 外國旅行 幹旋業體 投資 誘致

(1) 外國觀光業體의 投資를 勸獎하여 本道와의 觀光客 誘致  
“채널”을 固定化 시키는 方案도 講究되어야 할 것이다.

(2) 外國 投資 誘致를 위한 特別交渉團을 構成하는것도 同 事  
業 推進을 위한 先行條件의 하나라고 思料된다.

## 第 6 章 結 論

觀光地 開發은 開發主体가 現在보다 더 나은 觀光地를 만들어 觀光效果와 目的을 充足시키기 위해 最善의 方案을 摸索하는 것이 라 할 수 있다.

60年代 以後 試圖되어오던 濟州道 綜合觀光開發計劃이 1975年 에 確定 發表되어 推進 段階에 있으나 同計劃이 과연 合理的으로 樹立되어 있으며 考慮될 諸般 事項이 빠짐없이 分析・體系化 되어 있는가를 檢討하여 보고 繼續 研究되어야 함은 開發主体로서 能動的인 參與을 위해서도 當然한 것이라고 생각한다.

우리는 어느 程度의 훌륭한 觀光地를 가지고 있으며 어떤 基準 下에 開發 하려고 하는가?

現在에는 훌륭한 觀光地를 갖지 못하고 있다 손 치더라도 將來 에는 그렇게 될 수 있는 潛在 觀光地域을 어느 程度 가지고 있는가?

現在 觀光붐은 그대로 持續될 것인가?

殖民地 時代의 復古的 기분에 젖거나 遊興宴會와 같은 것에 興味 를 가진 日本 觀光客이 一時에 물려왔다 해서 觀光 濟州의 앞날 을 樂觀的으로 展望해도 될 것인가? 아니면 우리의 固有한 文化 나 民俗이 자랑스럽다고 世界에 외쳐 그들의 興味를 끝만큼 獨特 한 文化的 誘引物이나 或은 뛰어난 自然景觀을 갖추고 있는 것일 까?

이러한 모든 問題는 觀光開發計劃을 樹立 하는데 必要한 基本前提가 되며 問題 意識이기도 하다. 또한 이것은 새로운 價值創造을 위한 基礎資料 或은 事實을 바탕으로한 現實 條件이라 하겠다. 1)

濟州道는 地形的인 特殊條件에 依하여 여러 가지 神秘的인 自然景觀과 獨特한 民俗 文化的인 資源을 豊富하게 保有하고 있다. 이들의 合理的인 利用開發은 本地域의 觀光 振興 뿐 만 아니라 全國土의 全域 機能 分担을 円滑히 할 수 있을 것이다.

이에 副應하여 本地域의 文化 및 自然景觀을 恒久的으로 保護 保全함과 同時に 國民의 慰樂空間으로서 自然과 調和시켜 秩序있게 世界水準으로 開發하고 나아가서는 外國觀光客의 誘致로 觀光收入을 增大시켜야 할 것으로 判斷하고 있다.

이와 같은 目標아래 觀光據點의 重點 投資로 地域의 據點을 形成하고 據點開發에 따른 地域의 外遊의 波及效果와 地域所得의 極大化를 圖謀하여야 할 것으로 보고 있다. 2)

여기서 現 濟州道 觀光地開發에 따른 많은 問題點에 對해 몇가지 一般的인 提言을 그치기로 한다.

① 觀光資源이나 觀光地는 레저. 레크리에이션만을 위해서만 있는것이 아니라 他資源으로의 活用은 勿論이며 國民의 教育的, 文化

---

註 1) 檀國大學校大學院, 禹鍾稷, 1976年 碩士學位論文

2) 濟州觀光綜合開發計劃, 基本計劃調查 p.111. 1964.12 建設部

的인 면과 祖国과 自然愛護에 대한 愛着心を 불러일으키는 데까지 擴大된다. 그러므로 國民倫理를 喪失케 하는 觀光地開發은 眞正한 意味의 開發이라 할 수 없다.

② 經濟的 價値에 重하다보니 長期的 眼目の 欠如, 自然景觀과 傳統的인 文化財 등을 疎忽히 하거나 破壞하는 境遇가 많다. 따라서 固有한 것, 獨特한 것을 未來價値와 關聯하여 보다 所重하게 다루어야 할 것이다.

③ 觀光地の 開發은 國家의 資源計劃에 있어서의 國土計劃의 考慮는 勿論 國民의 最適生活條件의 確保를<sup>3)</sup> 위해 觀光地로 使用하느냐 或은 農地나 住宅地로 使用하느냐 하는 것 등 他目的으로의 活用을 比較考察하여 選定하는 것도 有益할 것이다.

④ 自然的 觀光地와 文化的 觀光地는 開發보다도 保護와 保存에 注力해야 할 것이며 觀光施設이나 觀光行爲로 인해 資源이 破壞되지 않도록 오히려 各별한 注意를 기울여야 할 것이다. 觀光施設이나 人工的인 觀光資源은 必要에 따라 얼마든지 開發이 可能할 수 있기 때문에 이 部門에 開發의 重點을 두기는 하지만 文化的 自然的 資源에는 害가 없도록 細心한 配慮를 해야 할 것이다.

⑤ 觀光地の 集中開發을 위해 國際觀光地와 國內觀光地の 區別은 勿論이며 觀光 루트를 特色있는 pattern으로 開發하되 國際觀光의 純粹한 觀光客이 이 地域에 머무는 日程, 費用, 嗜好, 季節

---

註 3) 金鳳式, 國家企劃制度論, 서울 尙志文化社, 1971. p.301.

等を 最大限 利用 하여야 할 것이다.

⑥ 体系的이며 効率的인 觀光開發을 推進하기 위해 오래전 부터 獨立된 機構로 發展시킬것이 論議되어 왔던 觀光專担機構의 設置와 觀光情報, 統計, 調査, 研究 等を 위한 研究所의 設置도 아울러 考慮해야 할 것이다.

⑦ 現代 觀光의 特徵은 어느 觀光地만을 보고 싶어 하는 것이 아니라 그 地域 全体의 生活狀態를 보고자 하는 傾向이 짙어 가고 있는 만큼, 觀光地가 따로 있는 것이 아니라 地域社會 全体가 觀光地가 되고 있으며 그 地域에 存在하는 모든 資源과 現象, 특히 그 中에 人間이 觀光의 対象이 되고 있는만큼 住民의 教育, 態度, 風習, 人情 等에도 各별한 關心을 기울여야 할 것이다.

끝으로 이 地域의 成功的인 開發은 政府나 自治團體, 住民 어느 한 部分에 依存하여 이루어 지는 것이 아니고 三者가 開發 主体로서의 意識을 가지고 三位一體가 되어야 하며 꾸준한 研究, 努力과 實踐이 持續 되어야 한다.



## 参 考 文 献

### 1. 国内文献

- (1) 金震爰, 観光資源, 서울: 亜細亜文化社, 1973.
- (2) 安種允, 観光学概論, 서울: 日進文化社, 1973.
- (3) 李長春, 観光地資源学, 서울: 大旺社, 1974.
- (4) 禹樂基, 観光学入門, 서울: 成政社, 1976.
- (5) 朴寿伊, 李愚泰, 観光企業經營論, 서울: 博英社, 1974.
- (6) 金鳳式, 国家企劃制度論, 서울: 尙志文化社, 1971.
- (7) 申宗淳, 行政学概論, 서울: 博英社, 1974.
- (8) 朴東緒, 発展行政論, 서울: 法文社, 1974.
- (9) 金光雄外3人, 発展行政論, 서울大学校出版部, 1976.
- (10) 建設部『济州道観光綜合開發計劃』 1974. 12月
- (11) 国際観光公社『観光地評価方法』, 観光情報資料特輯, 1973.
- (12) 国際観光公社『日本人 海外旅行者의 実態』, 観光情報資料  
第35輯 1974.
- (13) 大韓民国政府『国土綜合開發計劃』, 1971.
- (14) 青瓦台観光開發計劃図『济州道観光綜合開發計劃』, 1973.
- (15) 国際観光公社『外来観光客実態 및 与論調査報告書』, 1974. 10月
- (16) 国際観光公社『經濟的側面에서 본 世界観光』, 1976.
- (17) 大韓商工会議所『観光資源開發의 現況과 課題』, 1974.
- (18) 서울特別市観光協會『観光資源과 그開發』, 観光研究, 1971. 12月号

- (19) 서울特別市觀光協會, 觀光研究, 1974. 10 月号
- (20) 國際觀光公社 『國際觀光情報』, 第 75. 76. 77 号.
- (21) 觀光事業 総覧, 1972.
- (22) 濟州道, 道政研究報告書, 第 4 輯, 第 5 輯,
- (23) 濟州大学 論文集, 第 5 輯, 1973.
- (24) 濟州大学 濟州道問題研究所 『濟研』 第 2 輯, 1975.
- (25) 東国大学校行政大学院, 『行政論集』, 第 6 輯, 1975.
- (26) 大韓地方行政共濟會 『地方行政』, 第 272 号, 1976. 6 月号.
- (27) 月刊濟州開發社 『月刊開發濟州』, 創刊号, 1975. 8. 15.
- (28) 金武昌 『濟州道地域開發과 行政의 役割에 關한 研究』,  
碩士學位論文, 東国大学校行政大学院, 1974.
- (29) 濟州道 『統計年報』, 1975.
- (30) 濟州年鑑社 『濟州年鑑』, 1976.
- (31) 濟州道 『觀光運輸現況』, 1975. 8 月
- (32) 濟州道誌, 第 30. 37. 40. 44. 55. 62. 63 号.
- (33) 交通部觀光局 『觀光現況』, 1973.

## 2. 外国文献

- (1) McIntosh, Robert W. Tourism; principles, practice, philosophies, Columbus, Ohio, Grid Inc. 1972.
- (2) Artur Bormann, "Die Lehrevpn Fremdenverkehrs-kunde" 1930.
- (3) Robert Glucksmann All Gemeine Fremdenverkehrs-kunde. 1935.
- (4) Michal From, American National parks, poular Library New york. 1971.
- (5) 岡庭博, 『観光事業のあく方』, 日本観光協会研究 年報 2号 1972.
- (6) 水池洋一, 『観光開発の問題点』, 日本観光協会 研究年報 第3号 1972.



## S U M M A R Y

### A Study on the Tourism Development in Jeju-Do

Jeju-Do is the biggest island situated on the southwest sea of Korean Peninsula, and Mt. Hanla, rising 1950m above sea level and being situated at the center of the island has mysterious scenic beauty of nature and it is the area that has unique traditional customs, historical sites and cultural properties.

For the Purpose of Tourism development, the government designated as a special development in 1976 and strongly announced a Plan of Jeju Tourism Development during 10 years (1973-1982) and investment amounting to as 142 billion Won.

This Plan reaches international level systematically Preserving harmony with the natural conditions for the entertainment of People as well as for the Protection of cultural legacy, natural scenic beauty and attempts to increase in Tourism Income through attracting more tourists.

By this goal, tourism spots should be formed by intensive investment and attempt the doubling-increase extend-over effect.

However, there remain many Problems over the effect and achievement of the Purpose of this enormous Project.

The following brief recommendation are suggested:

1. It should be considered to analyse and investigate the over all development Plan which is delayed by low investment.

2. To achieve the Purpose of Provincial tourism, it is needed to our administrative organization for an effective administration. Concentrated and far-reaching assistance from the government is need.

In View of this, there should be established special law to support the regional development of this island by administration system.

3. It is necessary to solve the major Problems which are: short supply of transportation, tour courses for leisure, underdevelopment of basic resources, hindrance of Jeju travel.

4. Also, as a results of Jeju-Do People being uninformed of this Project, this regional development may be delayed. And Jeju People as a whole should take Part in this tourism movement to attract tourists.

5. The lukewarm attitude of Jeju-Do People to these Projects may hinder the development of these Projects. Preservation of traditional customs and natural scenic beauty may only remain if we remember and respect our environment.

6. Especially to attract the foreign tourist by organizing a system temporarily similar to and competing with

Hong Kong of No VISA and free trade, now this still remains as a study.

7. To attract Private investment for development by domestic Plutocracy nationals in Japan, A conference may be held for the Jeju development through Promotion of share investment.

8. Investment method used fixing the attraction the channel of travel establishment of intercession with Jeju-Do and favor of tax reduction for the Physical and investment should be a Promotive stimulant of investment. Tourism development means the best consideration of tourism, resort betterment and to enhance the tourism effect and object.

We should be neglectful of tourism studies because endless studies may be needed for spontaneous attention to and development of this region for tourism.

What degree of basic tourism resources do we have and what are the criteria for development?

What degree of Potential tourism area do we develop in spite of few resources at Present?

Tourism boom of today we want to continue in future!

Can we have the tomorrow Prospect of Jeju tourism with only temporary Japanese tourists who have felt reactionism under colonial Period and wanted to enjoy courtesan

Party?

We should equip the tourist especially the foreign tourist with interesting attractions, unique tourism Properties and natural scenic beauty!

Those whole Problems for tourism development are the basic Premise and Problem consciousness.

Also, such should be the essential materials for the creation of valuation or the Present condition under the actual fact.

In conclusion, so that the successful development should end as a large scaled one, it is required that the Government, local-governing bodies and residents should help and cooperate actively showing their leadership and endeavor under right judgment of value and sincere attitude.