

# 지역 관광교통 경쟁력 제고를 위한 관광교통 수용태세 평가지표에 관한 연구

## A Study on Tourism Transportation Readiness Evaluation Indicators to Enhance Regional Tourism Transportation Competitiveness

김 현 명 (Hyunmyung Kim) 명지대학교 공과대학 교통공학과 교수 / (주)스튜디오갈릴레이 대표  
구 철 모 (Chulmo Koo) 경희대학교 호텔관광대학 스마트관광원 교수  
조 창 현 (Chang-Hyeon Joh) 경희대학교 이과대학 지리학과 교수  
임 형 주 (HyungJoo Lim) (주)스튜디오갈릴레이 COO(관광·위케이션사업본부 본부장 겸)  
이 창 석 (Changseok Lee) 경희대학교 스마트관광원 / (주)스튜디오갈릴레이 책임연구원, 교신저자

### 요 약

본 연구는 관광 여정에서 핵심적인 역할을 하는 교통 분야 특히 관광교통에 초점을 맞추어 지자체별 관광교통의 경쟁력을 평가하기 위한 진단도구를 개발하는 연구이다. 외국인 관광객이 관광목적지에 도착하기 위해 이용하는 관광 교통수단은 관광지의 활성화뿐만 아니라 지역 관광산업의 성공과 경쟁력에 있어 빠질 수 없는 결정적인 역할을 수행하는 항목이다. 따라서 본 연구는 지자체별 관광교통 경쟁력을 진단하고 개선할 수 있는 방안을 도출하기 위한 진단도구를 개발하기 위해 진행되었다.

구체적으로 지역별 관광교통 경쟁력을 평가하기 위한 지표를 개발하기 위해 델파이조사를 통해 항목별 전문가 평가를 진행하였다. 특히 지금까지 관광교통수단에 대하여 단편적으로 진단하던 평가 방식에서 벗어나 기존의 공급자 관점의 평가 방법에 새롭게 이용자 관점의 평가 방법을 결합하여 평가하기 위한 방법을 도입하였다. 이를 통해 지역별 종합적인 관광교통 경쟁력을 진단하고, 경쟁력 제고를 위해 어떤 점들을 우선적으로 개선해야 하는지를 손쉽게 확인하는 방법을 제안하고자 한다.

본 연구의 결과를 통해 지자체는 관광교통 측면에서 개선이 필요한 요소를 파악하여 관광교통 인프라를 강화할 수 있을 것이며, 관광산업 측면에서는 산업 전반적인 발전에 기여하여 지역관광 활성화에 기여할 수 있을 것이다.

**키워드 :** 방한외국인 관광객, 관광교통, 관광교통수용태세, 지역관광교통경쟁력, 지역관광경쟁력 평가, FIT관광, 관광동선분석

† 이 논문은 2021년 한국관광공사의 지원을 받아 진행한 연구임.

## I. 서론

코로나 19로 인하여 위축되었던 관광산업은 방역조치 완화, 여행 규제 완화 등과 코로나 종식 선언으로 인하여 활기를 찾고 있다. 특히 외국인 관광객은 최근의 코로나 사태 직전까지 지속적으로 증가하는 추세를 보였으며(한국관광공사, 2017), 코로나 종식 선언 이후에는 이러한 증가 추세가 이어서 코로나 이전 수준으로 회복할 것으로 전망된다. 한국관광공사에 따르면 2023년 5월 방한관광객은 86만 7천 명으로 2022년 동년 대비 약 399% 증가하였으며, 이는 코로나 이전(2019년)의 50% 수준으로 회복된 것이라고 전한다. 특히 일본인 관광객이 지속적으로 증가하고 있으며 캐나다, 호주, 프랑스, 영국 등 주요 국가 방한관광객 또한 315.7% 증가하는 등 지속적으로 증가추세를 보이고 있다(한국교통신문, 2023).

이러한 추세에 발맞춰 정부에서도 관광시장 회복을 위해 2023년~2024년을 한국방문의 해로 정하고 제 6차 관광진흥기본계획(2023~2027)을 발표하여 정책적으로 관광산업활성화를 위해 노력하고 있다. 계획에 따르면 2027년까지 방한관광객 수 3,000만 명, 관광수입 300억 달러를 달성 목표로 설정하고 K푸드, K뮤직 등 K컬처를 중심으로 한 세계적인 관심과 호감도를 한국관광수요로 전환하기 위해 노력하는 한편 2023 순천만 국제정원박람회, 2024 강원 동계청소년 올림픽, 2030 부산 세계엑스포 유치기원 행사 등 국제 행사를 개최하여 방한외국인의 유입을 활성화 할 계획이다(뉴스핌, 2022).

그러나 이러한 외국인 관광객의 활발한 유입에도 불구하고 방한관광객의 상당수가 관광목적지로 서울 및 수도권과 제주를 선택하는 문제가 제기되고 있다(한국교통연구원, 2017). 외국인 관광객이 수도권과 제주로 집중됨으로써 지역 내 교통 혼잡, 주차공간 부족, 숙박시설 부족 등 관련 문제가 상당 수 발생하고 있으며 이로 인해 관광객과 지역주민과의 갈등, 관광품질 저하, 수도권과 지

방도시 간 균형발전 저해 등 다양한 문제를 야기하게 된다. 따라서 국가 차원의 지역관광경쟁력 강화 및 지역 관광의 균형 발전을 위해서는 개별 지자체나 관광자원이 갖고 있는 관광 산업에서의 장단점을 확인하여, 장점을 강화하고 약점을 보완하는 노력이 필요한 시점이다.

이처럼 방한 외국인 관광객이 증가하고 한국에 대한 관심이 증가하는 등 관광산업이 확대되고 있으나 아직까지 이를 뒷받침하는 학문적인 토대는 부족한 실정이다. 특히 관광산업과 교통을 연계하여 분석하거나 측정할 만한 수단이 갖춰지지 않은 상황이기 때문에 교통이 관광산업 발전을 위해 제대로 지원하기에는 무리가 있다.

지자체나 주요 관광지의 경쟁력 평가를 위해서는 평가기준을 만들 때 다양한 요인을 고려해야 하는데, 외국인 관광객의 개인방문(FIT) 경향 강화, 코로나로 인한 외국인 관광객의 방문 감소, 정보통신기술 발전으로 인해 전에 없던 관광형태의 출현 등 트렌드에 따른 영향이 반영되어야 하는 것이다.

즉 개인화된 관광 취향이 보편화 되면서 개별 관광객의 관광 시설 및 서비스에 대한 선호도가 그들의 재방문 의도로 어떻게 연결되는지가 관광 경쟁력의 중요한 영향을 미치는 요소인 것이다. 그럼에도 불구하고 지금까지 관광경쟁력 평가는 관광지의 시설 및 서비스를 공급하는 측면의 관점에서만 평가하여 왔으며, 따라서 개별 관광객이 관광 시설 및 서비스를 이용하는 이용자의 관점에서 평가가 이루어져야 할 필요가 있다.

특히 관광지의 경쟁력에서 교통은 지역관광활성화에 빠질 수 없는 결정적인 역할을 수행하는 중요한 요소 중 하나이다. 정부에서는 국가관광전략회의를 통해 지역 내 관광 교통 미흡에 대해 지적한 바 있으며, 지역관광 활성화를 위해 외국인 관광객이 원하는 관광목적지까지 불편 없이 이동할 수 있는 교통체계 개선 및 다국어 안내체계 개선 및 확충 등 다양한 정책을 추진 중에 있으며, 공항, 기차역, 지역 교통 거점을 중심으로 기존 교통수단 뿐만 아니라 시티투어버스, 순환버스, 서

틀버스 등 관광교통수단을 도입하여 지역 내 관광 지 연계를 위하여 다양한 노력을 하고 있다.

본 연구는 지자체나 주요 관광지의 경쟁력을 평가하는 영역 중에서 특히 관광교통의 측면에서 접근하여 외국인 관광객에 대한 지자체별 관광경쟁력을 진단하기 위해서 기존의 공급자 관점의 평가방식에 새롭게 이용자 관점의 평가 방식을 결합하여 종합적인 관광경쟁력을 진단하기 위한 평가지표를 개발하고자 한다. 구체적으로 선행연구 검토를 통해 지역 관광교통 경쟁력 평가 지표를 도출하고 관광분야 및 교통분야 전문가를 대상으로 델파이 기법을 활용하여 항목별 중요도를 설정한다. 이후 중요도에 따라 최종적으로 지역 관광교통 경쟁력 제고를 위한 지역관광교통 경쟁력 평가를 위한 최종 지표를 확정한다.

끝으로 본 연구의 결과를 통해 개발된 지역 관광교통 경쟁력 평가지표를 활용하여 지자체별로 경쟁력 제고를 위해 어떤 관광교통수단의 개선이 필요한지 진단할 수 있도록 지표를 제시하고자 한다.

## II. 이론적 배경

### 2.1 관광교통과 관광교통 수용태세

관광이 일상으로 자리잡고 일반 대중의 삶에 녹아들며 하나의 산업으로 발전하게 된 것은 교통의 발달에서 시작된다(한국문화관광연구원, 2017). 즉 개인에게 자가용이 보급되어 어느 곳이나 편리하게 접근가능 하게 됨에 따라 인간이 이동할 수 있는 지역은 크게 증가하게 되었고, 이에 따라 교통플랫폼 도입, 도로개선, 새로운 교통수단의 도입 등 교통이 발전하게 되었으며, 그로 인해 다양한 관광자원에 접근이 가능하게 되어 관광산업이 발전하게 된 것이다. 이처럼 관광과 교통은 불가분의 관계를 형성하고 있으며 매우 밀접한 관계를 가지고 있다.

문화체육관광부의 2021 국민여행조사에 따르면 관광객들에게 여행지까지 가기 위해 이용하는

이동 수단을 물어본 결과 자가용이 86.1%로 전체 1위를 차지했으며, 고속/시외/시내버스는 3.4%, 지하철은 3.2%로 대중교통을 이용하는 비율이 현저하게 낮음을 알 수 있다. 또한 여행지에서 지출하는 소비 항목의 항목별 비중을 살펴보면 교통비 관련 지출은 25.9%로 전체 소비 항목 중 2번째로 높은 비용을 지출하는 것을 알 수 있다(문화체육관광부, 2021). 이러한 결과는 관광의 영역에서 교통이 차지하는 비중이 적지 않음에도 대부분의 관광객이 관광지까지 이동 혹은 관광지 내에서 이동을 할 때 대중교통을 이용하기보다 자가용을 이용하거나, 관광목적으로 렌트를 하여 이용하기 때문이다. 또한 같은 보고서의 2021년 기준 숙박 관광객의 평균 지출 현황(전체 595,789원) 중 교통비 지출액의 세부 내역을 보면 렌터카 이용자의 교통비 지출액은 194,415원으로 전체 소비 비중의 32.6%, 자가용 이용자의 교통비 지출액은 76,066원으로 전체 소비비중의 12.8%에 달하는 등 여행경비의 상당 부분이 교통비로 지출됨을 알 수 있다. 이러한 현상은 한정되어 있는 예산으로 관광을 하는 관광객의 입장에서 교통비 부담으로 인하여, 숙박 시설의 질을 낮추거나, 체험할 프로그램 및 관광자원의 수를 줄이는 결과를 초래하며, 전체적으로 관광의 품질 및 만족도가 낮아질 수 있는 것이다. 또한 관광객의 자가용 및 렌터카 이용 증가로 인하여 관광지 주변 및 도시 내부의 도로와 주차장의 혼잡문제가 발생하고, 특히 성수기와 휴가철 교통체증과 교통집중 현상으로 인해 심각한 문제가 발생한다. 따라서 관광객들에게 자가용이나 렌터카가 아니라 대중교통을 이용할 수 있도록 하여 교통 집중에 따른 부작용과 환경문제 등 다양한 문제를 저감 하는 것이 필요하며, 대중교통을 비롯한 지역의 관광교통 경쟁력 향상을 위한 첫 단계로 지역의 관광교통 현황을 측정하기 위한 지표가 필요한 것이다(한국문화관광연구원, 2017).

지역의 관광교통 경쟁력을 측정하고 그에 따른 개별 지역별 수용태세를 평가하기 위해서는, 평가의 기본이 되는 관광교통의 정의와, 관광수용태

세, 관광교통 수용태세의 개념을 정립한 후, 그에 따른 구체적인 방법을 구축해야 한다.

관광교통은 관광객들이 일상에서 벗어나 교통수단을 이용하여 관광자원을 찾아가고, 여기에서 이루어지는 경제적, 사회적, 문화적인 현상이 내포된 이동 행위 전체를 지칭한다(한국문화관광연구원, 2019).

관광교통을 이동의 관점과 공간의 관점에서 보면, 출발지와 관광지 주변지역(결절지) 간 지역 간 교통, 결절지에서 관광지로 이동하는 접근 교통과 관광자원 간 이동교통으로 구분할 수 있다(한국문화관광연구원, 2017). 즉 목적지까지 이동한다는 교통의 기본적인 기능에 관광객들이 관광지에서 교통수단을 이용하면서 얻게 되는 만족의 영역을 포함하는 개념이라고 할 수 있다. 특히 관광여정을 설계할 때 목적지 선택 다음으로 중요한 부분이 목적지까지 어떻게 갈 것인지 이동수단과 이동경로, 목적지 내에서 관광자원까지 어떻게 이동할 것인지에 대한 부분인데, 이 부분이 바로 관광교통의 영역이라고 할 수 있다.

이러한 관광교통의 체계는 관광객이 관광을 하는 과정에서 필요로 하는 교통요소로서 교통수단 및 교통시설, 교통서비스로 구성된다(한국교통연구원, 2016). 교통수단 및 시설에는 자동차, 버스, 택시, 자전거, 오토바이, 고속 및 일반철도, 도시철도, 항공기 등 일반적인 교통의 기능을 수행하는 일반 교통수단과 렌터카, 캠핑카, 관광버스, 투어버스, 관광열차, 크루즈, 전세기 등 관광의 목적을 가지고 운행하는 특수 교통수단, 마지막으로 주차장, 버스정류장, 터미널, 역사, 항만, 공항 등 플랫폼의 기능을 수행하는 교통시설로 구분할 수 있다.

교통 서비스는 관광자원별 연계교통수단, 비용, 노선, 이용방법 등 다양한 정보를 포함한 교통 정보와 목적지까지 가는 교통편 예약, 관광자원의 입장 예약 등 편의서비스로 구분할 수 있다.

다음으로 관광분야에서 수용태세란 관광객의 관광경험에 대하여 질적 수준을 최적으로 유지하고, 관광객과 지역주민이 관광에 대해 상호 긍정적인 태도를 형성하는 수준에서 관광자원 또는 목

적지가 관광객을 수용할 수 있게 준비된 상태를 말한다(서용건, 2011). 국내 연구에서는 주로 관광수용태세가 관광객의 태도와 관광객의 만족도에 긍정적인 영향을 주는 인과관계를 형성한다는 결론을 도출하였다(김기완, 김병국, 2020; 김사현, 1994; 김재호, 2018; 박석희, 2010; 윤정현, 박명서, 2017; 정승훈, 고미영, 2013; 한국관광공사, 2010). 해외 연구에서는 품질이 만족도에 영향을 주고, 만족도가 다시 재방문 의사 등 관광동기에 영향을 주기 때문에 관광객의 만족도가 관광수용태세에 의해서 결정된다는 것을 확인하였다(Baker and Crompton, 2000; O'Reilly, 2006; Tsauer *et al.*, 2010).

본 연구는 선행연구 검토 결과 및 문화체육관광부, 한국관광공사의 개념정리에 따라 다음과 같이 용어를 정의하고자 한다. 먼저 관광수용 태세는 문화체육관광부 및 한국관광공사의 개념에 따라 ‘특정지역이 관광객을 원활히 수용하기 위해 제공하는 기본적인 시설 또는 서비스’로 정의한다. 다음으로 김기완, 김병국(2020)에 따라 관광수용태세의 조작적 정의를 위한 개념으로 관광수용태세의 구성 요인을 ‘숙박, 교통, 음식, 쇼핑, 관광안내’로 정의한다.

이에 따라 본 연구에서는 관광교통을 숙박, 음식, 쇼핑, 관광안내 등 관광수용태세의 여러 구성요소 중 하나의 구성요소로 간주함으로써, 관광교통수용태세의 정의를 ‘특정 지역이 관광객을 원활히 수용하기 위해 제공하는 기본적인 교통시설 또는 교통서비스’라 정의한다.

이처럼 관광수용태세에 대한 연구 및 개념 정의 관련 연구들에서 대체적으로 지자체 중심의 ‘지역’을 개념적 정의의 기본으로 삼고 있으며, 따라서 관광수용태세의 조작적 정의를 통해 만들어지게 될 관광수용태세 진단 모델 역시 지역이라는 특성을 반영하는 개념이 포함되어야 한다.

이상을 토대로 본 연구에서 사용하는 개념인 관광교통수용태세, 관광교통수용태세 경쟁력, 관광교통수용태세 경쟁력 지수 용어를 표1과 같이 정의하고자 한다.

〈표 1〉 관광교통 수용태세 용어 정의

용어	설명(정의)
관광교통 수용태세	특정 지역이 관광객을 원활히 수용하기 위해 제공하는 기본적인 교통시설 또는 교통서비스
관광교통 수용태세 경쟁력	관광교통 시설 및 서비스를 통해 관광교통수용태세에 기여할 수 있는 능력

## 2.2 외국인 대상 관광교통 수용태세

정부는 2023~2024 한국방문의 해로 선포하였으며, 2027년까지 외국인 관광객 3천만 명 유치를 목표로 관광 수입 300억 달러를 달성한다는 관광진흥기본계획을 수립하였다. 코로나 종식선언 이후 늘어나는 외국인 관광객 수요에 대응하기 위해 국제관광수요를 선점하고 세계인이 찾는 관광매력 국가 실현, K-컬처와 관광의 전략적 융합, 청와대 한국관광의 랜드마크화, 외국인 관광객 여행전반 편의 획기적 개선, 의료관광 활성화 등 인바운드 관광을 코로나 이전 수준으로의 회복뿐만 아니라 그 이상 도달을 목표로 관련 정책을 추진하고 있다. 이처럼 방한 외국이 관광객이 해마다 늘어가며, 정부에서도 외국인 관광객 유치를 위해 다양한 정책을 추진함에 따라 학계에서도 외국인 관광객을 대상으로 하는 관광 수용태세 연구를 활발히 진행하고 있다.

본 연구에서도 방한 외국인 관광객의 관광수용태세 중 특히 외국인 대상 관광교통 수용태세 측정을 위하여, 외국인 관광객을 대상으로 하는 관광교통 경쟁력이 평가에 대한 선행연구를 확인하였다.

한국교통연구원(2017)은 외국인 관광객의 지역 접근성 제고를 위한 관광교통 개선방안에 대한 연구를 진행하였는데, 외국인 관광객이 체험하는 정성적 수준의 조사에서 이동경로 및 수단 분담 등 구체적인 이동경험에 대한 확장된 조사를 실시하였다. 주요 방문 목적지를 이동하는 경로와 방문지에 접근하는데 이용한 교통수단을 파악한 결과, 외국인 관광객의 이동 실태에 대하여 보다 입체적

인 분석을 제안하였다. 구체적으로는 이동 유형에 대한 최종 분석 결과에서 서울체류형의 경우, 방한 목적이 여가/위탁/개별휴가로 평균 체류일수가 6~8일인 반면, 지방방문형은 사업/전문활동으로 4~6일 이하의 단기 여행인 경우가 많음을 확인하였다.

다음으로 한국관광공사(2017)의 서울시 외래관광객 실태조사에서는 외국인 관광객이 주로 이용하는 교통수단 및 불편사항, 선불교통카드 인지도 및 이용경험, 이용현황, 선불교통카드 이용 금액 및 만족도 관련 내용을 조사하였으며 특히 연도별 분석, 분기별 분석, 성별, 연령, 권역에 따른 분석, 여행형태, 방문경험, 여행목적별 분석을 진행하였다. 세부적으로는 주 이용 교통수단에서 지하철, 택시, 버스 순으로 높게 이용하는 것으로 나타났으며, 특히 택시와 버스의 이용률은 직전 대비 4.5%p상승 한 것으로 나타났다.

김기완, 김병국(2020)은 관광수용태세에 대한 내국인 관광객과 외국인관광객 간 인식의 차이를 규명 하였으며 관광객의 만족도에 영향을 주는 요인을 검증 하였다. 분석 결과 관광수용태세에서 내국인 관광객과 외국인 관광객의 인식 사이에 유의미한 차이가 있는 것을 검증하였다. 특히 관광수용태세 중 숙박, 교통, 음식, 쇼핑, 관광안내의 5가지 요소에 대하여 만족도에 유의미한 영향을 미치는지 검증한 결과 긍정적인 영향을 주는 것을 검증하였다.

이태림, 김시곤(2022)은 외국인 관광객의 편의를 위해 개발된 전용 교통카드의 이용실태와 문제점을 파악하고 이에 대한 해결책으로 홍보, 판매 장소 확대, 새로운 상품 개발 등의 전략을 제시하였다.

김동한 외(2015)는 인센티브 관광객을 대상으로 관광객 유치증대를 위한 관광수용태세 개선방안을 도출하기 위해 수정된 IPA분석 기법을 이용하여 그 결과를 제시하였다. 특히 관광수용태세의 상대적 중요도를 분석한 결과에서는 관광지 매력도가 가장 중요한 것으로 나타났으며, 식음료, 쇼핑, 안정성 순으로 나타났다.

염세례, 박경아(2018)는 외국인 관광객의 지방

이동 여건에 대하여 분석하기 위해 종합실태조사를 바탕으로 외국인 관광객의 이동 실태를 분석하였으며, 유형별 특성분석을 진행하였다. 특히 이용한 교통수단에 대한 만족도를 분석한 결과 전반적인 만족도는 우수한 편이었지만, 시내버스 이용자들의 만족도에서 지방도시에서 이용할 수 있는 유일한 교통수단임에도 불구하고 외국인이 이용하기에 안내정보체계가 매우 열악하여 불만족이 높다는 결과를 도출하였다.

이상의 외국인 대상 관광교통 수용태세에 대한 선행연구 결과는, 광역 지자체와 기초 지자체, 그리고 특정 지역의 관광교통 수용태세를 측정하기 위해 관광교통수단 및 관광교통 시설의 수준 등 공급자 관점뿐만 아니라, 교통수단 및 관광 교통시설을 관광객들이 어떻게 느끼고 경험하고 이용하는가에 대한 이용자 관점의 평가가 수반되어야 한다는 것을 시사하고 있다. 공급자 관점에서는 충분히 관광교통수단을 제공하고 있다고 판단하고 있으나 실제 외국인이 해당 교통수단을 이용할 때 여러 가지 측면에서 불만족하는 현상이 발생하기 때문에, 공급과 이용의 측면에서 종합적으로 연구해야 할 필요가 있는 것이다. 더욱이 공급자 관점과 이용자 관점은 항상 같은 정도의 유사한 수준을 갖는 것이 아니기 때문에 어느 한 차원이 다른 차원에 비해 모자란다면 그것이 해당 지자체나 지역의 관광교통 수용태세 전반적인 수준을 저해하는 원인이 되는 것이며, 또한 관광교통 경쟁력 제고를 위해 어떤 차원을 보완해야 할지 목표를 의미하며, 해당 지자체나 지역이 무엇을 개선해야 하는지를 쉽게 확인할 수 있는 정보가 된다.

## 2.3 관광교통 선행 연구 검토

앞서 언급한 것처럼 관광과 교통은 밀접하게 연관되어 있는 영역이며, 편안하고 쾌적한 관광활동을 위해 교통은 필수적인 요소라고 할 수 있다. 그러나 관광분야에서 교통이 차지하는 역할과 비중이 높음에도 불구하고 관광교통에 대한 연구는

매우 적은 것을 알 수 있다(최창호, 2020).

최창호(2020)의 국내 관광교통 연구 경향 분석과 보완연구 방향에 따르면 관광교통 관련 연구는 체계적으로 이루어지지 않고 있으며 연구수요에 따라 단편적으로 이루어졌으며, 특히 한국문화관광연구원에서 2008년 이후 12년간 발간한 396건의 연구보고서 가운데 교통과 관련된 연구는 총 3건 수행되었으며, 한국교통연구원에서 수행한 1987년 이후 연구 659건 가운데 관광과 관련된 연구 또한 3건으로 집계되어 매우 저조한 것을 알 수 있다. 또한 최창호(2020) 연구 결과에 따르면 1990년 이후 관광교통과 관련된 학술연구 논문 검색 결과 총 27건의 연구가 진행되었으며 분야별로는 관광교통수단선택에 대한 연구 11건, 교통수단 간 연계 및 환승 체계에 관한 연구 5건, 접근성 증진에 관한 연구 2건, 관광교통을 위한 정보 5건, 관광교통 지원정책에 관한 영역이 4건으로 나타났다. 선행연구를 종합해서 정리하면 <표 2>와 같다. 선행연구의 대부분이 관광교통수단의 선택에 관한 연구로, 특정 교통수단에 대하여 관광객이 어떠한 수단을 더 선호하는지, 그리고 관광객의 만족도에 어떠한 영향을 주는지 단편적으로 알아보는 연구가 주를 이루고 있다. 주로 수단 선택에 관한 연구는 관광객의 관점에서 이용자 중심 연구가 대부분이고, 연계 및 환승 체계, 지원정책의 부분은 지자체, 즉 공급자 중심의 연구가 주를 이루는 것을 알 수 있다.

본 연구는 이상의 선행연구 검토결과를 토대로 관광의 영역에서 지역 관광교통수단이 경쟁력을 갖기 위해 어떠한 방안이 필요한지 알아보고 각 지자체 및 지역의 관광교통 경쟁력 진단을 위해 공급 측면과 이용 측면에서 필요한 차원을 도출한다. 또한 전문가 조사를 통해 개별 지표의 가중치를 설정하여 관광 교통 수용태세 강화를 위해 어떠한 요소가 중요한지를 분석한다. 마지막으로 공급 측면과 이용 측면의 관광 교통 수용태세를 지자체 및 지역 간 비교하는 방법을 제안하며, 이를 통해 각 지자체나 지역의 관광 경쟁력 강화를 위한 개선점을 찾아내기 위한 방법을 제안하고자 한다.

〈표 2〉 관광교통 관련 연구 현황

구분	연구자	제목	
관광을 위한 교통수단 선택	관광교통수단 선택	장명순, 강창욱(1993)	관광객의 수요변화에 따른 관광버스 분담율 추정에 관한 연구
		김명수, 외(1998)	관광지역의 주차특성 및 교통수단선택의 요인분석에 관한 연구
		김명수 외(1999)	이산형 선택모델을 이용한 관광지의 여행 유형별 교통수단 선택행동에 대한 연구
		류연평, 공연숙(2002)	관광전세버스의 이용자 만족도에 관한 연구. 관광경영연구
		홍미영, 임은순(2010)	교통수단에 따른 내국인 해외관광수요 결정요인 분석
		장재민, 김태형(2016)	관광통행 시 승용차 수단선택에 영향을 미치는 인구사회학적 특성 분석
		이백진, 배보람(2017)	남해안 관광활성화를 위한 대중교통체계 및 통합관광교통정보 개선
		김경진(2018)	교통관광 상품 간 비교용이성이 소비자태도에 미치는 영향
	교통수단 간 연계 및 환승 체계	이병주 외(2007)	CVM을 이용한 관광지 환승 교통시스템의 편익 추정에 관한 연구
		이병주 외(2008)	관광지 환승 교통시스템 도입 타당성에 관한 연구
		최창호(2012)	도서관광 활성화를 위한 연안-내륙 연계교통체계 구축 방향
		김향자(2016)	국내외 관광진흥에서 연계 교통의 역할과 발전방향
		이태숙, 김철원(2019)	환승여객이 인지하는 환승관광 제약요인 연구
	관광지 접근성 증진	김수정, 문대섭(2014)	우리나라 지역관광축제의 접근교통체계에 관한 연구
		김수정, 문대섭(2014)	우리나라 관광특구의 접근교통체계에 관한 조사연구
	관광자원의 역할	이재섭(2004)	특수관광교통시설 선택속성에 관한 연구-케이블카를 중심으로
		주용준, 이용철(2009)	교통운송특성을 중심으로 철도운송 관광상품 IPA 분석
		류인평, 조영호(2013)	신교통수단 도입을 통한 지역관광활성화 방안 연구-전주, 익산, 군산 새만금 연계관광을 중심으로
관광교통 정보	박창수(2005)	관광객 편의를 위한 지능형 교통체계(ITS) 우선순위 선정에 관한 연구: 경주시를 중심으로: 경주시를 중심으로	
	빈미영, 정의석(2011)	관광·BIS 융합정보가 관광·레저 교통수단으로서 버스선택선호도에 미치는 요인분석	
	김현명(2017)	TaaS(Tourism as a Service): 교통 기술의 발전과 관광 교통 체계의 변화 예측	
	Park and Jeon(2018)	Social Network Analysis Approach to Korean Domestic Tourists based on Transportation Mode: Focusing on Attractions in Busan	
	심원섭, 진보라(2020)	개별관광객의 이동편의 제고를 위한 관광안내체계 구축 사례 연구: 관광안내표지판을 중심으로	
관광교통 지원 정책	황경수, 김영란(1999)	관광 교통 속성 평가를 통한 제주도 관광교통정책방향 모색	
	이장춘, 홍창식(2002)	한국 관광교통의 발전방안	
	홍창식, 이장춘(2002)	관광교통의 지역관광 영향분석모형 연구	
	최창호(2015)	해양도시권 관광교통 통합지원체계 구축방향 연구: 여주시권과 Bay Area의 비교연구를 중심으로: 여주시권과 Bay Area의 비교연구를 중심으로	

※ 최창호(2020)를 바탕으로 재구성.

### Ⅲ. 연구방법론

#### 3.1 연구 설계

본 연구는 관광교통의 측면에서 수도권에 외국인 관광객이 집중되는 현상을 완화하고 지역의 관광교통경쟁력을 높이기 위한 방안을 제시하기 위하여 지역 관광교통 경쟁력을 진단하고 평가할 수 있는 지표를 만들고자 한다. 특히 디커플링 이론(Decoupling) 및 MaaS(Mobility as a Service)의 관점에서 공급측면과 이용측면을 분리 검토하고 교차분석 함으로써 문제점 및 개선방안을 도출하고자 한다.

디커플링(Teixeira and Piechota, 2019)은 주로 경영분야와, 마케팅 분야에서 4차 산업 기술에 기반한 혁신 기업들이 기존의 산업을 어떻게 해체하는지 설명하는데 사용되는 이론으로 탐색-구입-사용의 소비 단계 또는 가치사슬(CSC: Customer Value Chain)을 순차적인 개별 활동으로 분리하고 이 과정에서 고객 또는 소비자에게 가장 불편한 연결이나 가장 개선이 용이한 연결을 찾아내는데 사용하는 기법이다. 관광분야에 이를 적용하면, 관광 여정을 구성하는 다수의 관광활동 및 관광이동이 상호 연계된 의사결정에 기반하고 있음을 가정하여, 전체 동선의 통행으로부터 얻는 편의성과 효율성을 분석하고 추정하는 관광동선 분석 기술로 활용할 수 있다. 본 연구에서는 디커플링 이론을 관광분야에 적용한 관광동선 분석 기술을 이용하여, 외국인 관광객의 전체 관광 여정 내 개별 관광 통행 단위의 평가와 관광지역 단위, 지역 간 이동 단위를 진단하고자 한다.

예를 들어 관광객이 A라는 지역에서 B라는 관광지로 이동하기 위해 이용한 교통수단이 항공-광역전철- 시내버스의 단계일 경우 이를 개별 통행수단의 단계, 즉 항공, 광역전철, 시내버스로 분리하여 각각을 평가할 수 있도록 지표를 도출하는 것이다.

이를 위해 외국인 관광객 중 대중교통을 이용하

는 비중이 높은 FTI 관광객을 대상으로 국내 관광 여정을 지역 간 이동과 지역 내 이동으로 구분하여 각각에 대한 평가지표를 공급자 측면과 이용자 측면으로 나누어 구성하였다.

특히 지역간 이동 및 지역 내 이동에서 공급자 측면과 이용자 측면의 지표를 도출하기 위해 선행 연구를 분석하여 관광교통 수용태세의 공급자 관점과 이용자 관점의 기초 측정 요소를 도출하고 전문가가 참여하는 델파이기법을 사용하여 수정 및 보완 후 지표체계를 구축하였다. 전문가 조사는 관광분야 전문가 및 교통 분야 전문가 28명을 대상으로 3회에 걸쳐 진행하였다.

#### 3.2 지역 관광교통 경쟁력 평가 지표체계 구성

본 연구는 지역 관광교통 경쟁력 평가를 위한 지표체계 및 평가지표를 구축하기 위해 관광 수용태세 및 관광교통 평가지표를 종합적으로 검토하여 대분류, 중분류, 소분류, 세부지표를 선정하였다. 특히 선행연구를 바탕으로 새롭게 공급자 및 이용자 관점의 관광교통 수용태세 경쟁력 진단 모형을 구축하고 경쟁력 지수 구성을 위해 지역별 관광교통 현황을 명확하게 파악할 수 있도록 세부지표를 구성하였다.

Calderwood and Soshkin(2019)의 The Travel & Competitiveness Report에서는 관광의 지속가능한 발전 및 모빌리티의 미래를 형성하기 위하여 다양한 내용을 제시하고 있으며 특히 항공과 관련된 운성 서비스의 미래 수요가 전체적인 관광인프라 수용량의 개선을 보일 수 있다는 내용을 제시하였다. 여기에서 항공분야 경쟁력지수를 산출하기 위한 세부 지표로 항공기의 소요시간, 항공기의 운행 횟수, 항공기의 운행 노선을 제시하였다.

한국관광공사(2009)의 국내 대표 관광지 수용태세 모니터링 보고서에서는 국내 주요 관광지(5개 권역, 총 50개 코스)에 대하여 국내 관광지의 수용태세를 모니터링 하기 위한 지표를 도출하고 분석을 진행하였는데, 특히 외국어 안내서비스와

공항으로부터의 연계 교통, 배차간격, 요금정보안내, 정시성 등의 항목을 측정 지표로 제시하였다.

김기완, 김병국(2020)은 내국인과 외국인 관광객의 관광수용태세에서 관광객의 특성에 따른 인식 차이 및 만족도에 영향을 미치는 요인에 대하여 대구광역시를 방문한 관광객을 대상으로 분석하였는데, 특히 관광지의 접근성과 외국어 안내서비스, 안내표지판의 적절성, 택시요금의 합리성, 택시기사의 서비스 수준 등을 주요 변수로 제시하였다.

또한 한국관광공사(2010)의 지자체 관광 수용태세 진단모델 표준 매뉴얼에서는 교통분야의 수용태세 진단을 위해 기차 운행 횟수, 공항으로 직결되는 직행 노선의 수, 관광지의 접근성을 주요 변수로 제시하였으며, 강원발전연구원(2014)은 강원도 관광수용태세를 평가하기 위해 개발한 평가지표의 주요 변수로 시티투어의 운영 유무, 외국어 안내 서비스, 배차 간격, 요금 정보, 정시성을 제시하였다.

오정근(2015)은 도시의 관광경쟁력 평가지표 개발과 한국의 관광도시 분석에서 관광경쟁력을 평가하기 위한 주요 지표로 항공기 출발 횟수, 항

공기 운행횟수, 도심으로부터 공항까지의 거리와 시간을 제시하였으며, 한국교통안전공단(2019)에서는 2019년 실시한 대중교통 현황조사에서 대중교통 운영현황을 파악하기 위한 주요 지표로 수단별 소요시간, 비용, 배차간격, 정보제공 체계, 접근 거리를 제시하였다. 이를 종합하여 선행연구에서도 출현한 세부지표는 <표 3>과 같다.

이상의 연구결과를 종합하여 본 연구에서는 지역의 관광교통경쟁력을 평가하고 진단하기 위한 측정지표를 다음과 같이 구성하였다.

먼저 크게 2가지 측면, 즉 공급자 측면의 교통시설 지표와 이용자 측면의 교통 서비스 지표로 분류하였으며 이것을 다시 각각 이동범위에 따라 지역 간 이동인지 지역 내 이동인지 구분하였다. 다음으로 공급자 측면의 교통시설 지표의 경우 이용할 수 있는 교통수단에 따라 분류하였으며 이용자 측면의 교통서비스 지표의 경우 관광교통에서 제공할 수 있는 서비스의 종류로 분류하였다.

마지막으로 관련 선행연구들을 종합적으로 검토하여 각각의 분류체계를 평가할 수 있도록 관광교통 수용태세 용어를 포괄하는 교통시설 및 서비스에 관련된 세부 지표를 <표 4>와 같이 구성하였다.

<표 3> 지역관광교통 경쟁력 평가지표

구분	참고문헌	세부지표
1	The Travel & Tourism Competitiveness Report(2019)	항공기 소요시간, 항공기 운행 횟수, 항공기 운행 노선 수 등
2	국내 대표 관광지 수용태세 모니터링 보고서(2009)	외국어 안내서비스, 공항으로부터 연계 교통, 배차간격, 요금정보안내, 정시성 등
3	내·외국인의 관광수용태세 인식 차이 및 만족도 영향요인: 대구광역시 관광객을 대상으로(2020)	접근성, 외국어 안내서비스, 표지판 적절성, 택시요금의 합리성, 택시기사 서비스 수준 등
4	지자체 관광수용태세 진단모델 표준 매뉴얼, 한국관광공사(2010)	기차 운행횟수, 공항으로 직결되는 직행 노선의 수, 접근성 등
5	강원도 관광수용태세평가지표 개발(2014)	시티투어 운영 유무, 외국어 안내 서비스, 배차간격, 요금정보, 정시성 등
6	도시의 관광경쟁력 평가지표 개발과 한국의 관광도시 분석(2015)	항공기 출발 횟수, 항공기 운행횟수, 도심으로부터 공항까지의 거리 및 시간 등
7	대중교통 현황조사(2019)	수단별 소요시간, 비용, 배차간격, 정보제공체계, 접근거리 등

〈표 4〉 지역관광교통 경쟁력 평가지표

대분류	중분류	소분류	평가지표명	지표에 대한 설명
교통시설 지표 (공급자 측면)	지역간 이동	항공	노선수	노선 총 개수
			운행횟수	모든 노선의 총 운행 횟수
		일반철도	노선수	노선 총 개수
			역의 개수	일반철도 철도 역 총 개수
			운행횟수	모든 노선의 총 운행 횟수
		고속철도	노선수	노선 총 개수
			역의 개수	KTX, SRT의 철도 역 총 개수
			운행횟수	모든 노선의 총 운행 횟수
		시외버스	터미널개수	터미널 총 개수
	노선수		노선 총 개수	
	운행횟수		모든 노선의 총 운행 횟수	
	지역내 이동	시내버스	정류장 개수	Buffer 당 정류장 개수
			노선수	정류장 당 노선의 수
			운행횟수	노선 당 평균 운행 횟수
		광역철도 (지하철)	역의 개수	지하철역 총 개수
			노선수	노선 총 개수
			운행횟수	모든 노선의 총 운행 횟수
		도로	노선(도로)수	도로의 총 개수
			주차장 면수	관광지 인근 주차장 총 면수
			공유차량 대여지점 수	공유차량 대여 가능 지점의 총 개수
		관광택시	관광택시 운행여부	관광택시 운행 여부
		관광투어버스	정류장 개수	정류장 총 개수
			노선수	노선 총 개수
	운행대수		1일 기준 운행 횟수	
교통 서비스 지표 (이용자 측면)	지역 간 이동	다양성	이용가능 교통수단 수	이용가능 교통수단 종류
		연결성	환승 횟수	인천공항기준 해당 지역 이동시 평균 환승 횟수
		정시성	배차간격	인천공항에서 해당 지역으로 이동 간 노선 별 배차간격
		언어서비스	제공되는 언어서비스	언어서비스 다양성 수준
	지역 내 이동	다양성 수준	이용가능 교통수단 수	이용가능 교통수단 종류: 시내버스, 광역철도(지하철)
		정시성	대기간격	교통시설과 관광지 간 이동 시 대기시간
		접근성수준	도보거리	교통시설과 관광지까지 도착하는 마지막 평균 도보거리 시간
		연결성	환승 횟수	교통시설과 관광지까지 도착하는데 이용하는 평균 환승 횟수
		언어서비스	제공되는 언어서비스	언어 서비스 다양성 수준

### 3.3 전문가 조사 설계

본 연구에서는 선행연구에서 제안한 지역관광교통 측정항목 및 체계를 종합하여 지역관광교통 경쟁력 평가지표를 만들었으며, 이를 구체화하고 측정지표의 적정성 및 타당성 확보를 위해 관광전문가 및 교통전문가를 대상으로 한 워킹 그룹을 구성하였다. 조사 대상은 교통분야 전문가 15인, 관광분야 전문가 13인 등 총 28인으로 구성하였으며 최종 평가 요소 및 지표의 적정성, 타당성을 검증하기 위해 총 3회에 걸쳐 델파이조사를 진행하였다. 1차 전문가 조사는 2021년 10월 13일 ~ 2021년 10월 20일까지 총 7일간 진행하였으며 1차 전문가 조사에서 나온 의견 및 조사결과를 반영하여 2021년 10월 25일 ~ 2021년 10월 29일 총 5일간 2차 델파이 조사를 진행하였다. 마찬가지로 2차 조사에서 나온 의견을 종합하여 수정사항은 반영하고 조사결과를 종합하여 지표를 수정한 후 2021년 11월 05일 ~ 2021년 11월 30일 총 26일간 3차 델파이 조사를 진행하였다.

이상의 3차에 걸친 델파이 조사 결과를 종합하여 공급자 측면의 교통시설 지표 항목 리스트와 이용자 측면의 교통 서비스지표 항목 세부지표를 확정하였으며 이를 토대로 지자체별 관광교통 수용태세 평가를 위한 지표체계를 구성하였다.

### 3.4 자료처리방법

델파이 조사는 총 3회에 걸쳐 진행되었으며, 자료의 분석은 통계분석 프로그램인 SPSS 19.0을 이용하여 진행하였다. 전문가들의 응답분포를 살펴 보기 위해 속성별 중요도의 평균과 내용타당도(Content Validity Ratio), 수렴도(Convergence), 합의도(Consensus)를 산출하였다. Lawshe(1975)가 제시한 내용타당도는 델파이조사방법에서 주로 사용하는 중요한 지표로, 각 항목들이 측정하려는 개념에 대하여 충분히 반영하고 있는지 평가한다. 일반적으로 Likert 5점 척도에서 중요하다(4점 이상)

라고 응답한 비율을 계산하여 산출한다. Lawshe가 제시한 내용타당도는 응답한 패널의 수에 따라 최소값인 임계치가 결정되는데, 각 항목의 CVR값이 임계치 이상일 경우 내용타당도가 있다고 할 수 있다. 본 연구의 패널은 각각 1차 29명, 2차 30명, 3차 29명으로, 임계치는 각각 1차 0.379, 2차 0.333, 3차 0.379로 나타났다. 다음으로 합의도는 델파이 조사에서 참여한 전문가들의 의견일치 정도를 측정하는 지표로, 전문가들이 각각의 항목에 대하여 어느 정도 동일한 의견을 가지는지를 알아보는 것이며, 수렴도는 전문가들의 의견 일치가 어느 정도 수준으로 이루어졌는지를 보여주는 지표이다. 일반적으로 합의도는 0.75 이상 수렴도는 0.50이하일 경우 전문가들의 의견이 합의되었다고 판단할 수 있다(이규녀 외, 2010).

## IV. 분석결과

### 4.1 델파이 조사 결과(1차)

앞서 설계한 전문가 조사 설계에 따라 1차 델파이 조사는 관광관련 대학 교수 및 공공기관, 국책연구기관 등 11인과 교통관련 대학 교수 및 공공기관, 국책 연구기관 소속 전문가 14인, 기타분야(건축, 마케팅, 종합) 4인 총 29인으로 구성된 워킹 그룹을 대상으로 하여 2021년 10월 13일 ~ 2021년 10월 20일까지 총 7일간 진행하였다.

선행연구를 검토하여 도출한 지역관광교통 경쟁력 평가지표의 각 항목에 대하여 Likert 5점 척도로 중요도를 평가할 수 있는 문항과 각 평가지표의 분류체계에 따른 각 항목간 중요도를 비교평가(쌍대비교)할 수 있는 항목으로 구조화된 평가지표 설문지를 구성하였으며, 워킹그룹에 속한 전문가들에게 각각 전자우편(이메일)발송을 통해 온라인으로 델파이 조사를 진행하였다.

전문가 워킹 그룹은 대부분 10년 이상의 관광 및 교통 전문가로서 관련분야의 경험을 바탕으로 델파이 조사서의 각 항목에 대하여 응답하였다.

〈표 5〉 1차 전문가 워킹 그룹의 인구통계학적 특성

구분		빈도	비율
성별	남성	22명	75.9%
	여성	7명	24.1%
연령대	만 35세~39세	3명	10.3%
	만 40세~44세	11명	37.9%
	만 45세~49세	4명	13.8%
	만 50세~54세	9명	31.0%
	만 55세~59세	1명	3.4%
	만 60세~64세	1명	3.4%
경력	5년~10년 미만	4명	13.8%
	10년~20년 미만	14명	48.3%
	20년 이상	11명	37.9%
분야	관광분야	11명	37.9%
	교통분야	14명	48.3%
	기타분야	4명	13.8%

1차 전문가 조사 결과 교통시설 지표와 교통 서비스 지표의 각 분류체계 및 세부측정지표에 대하여 각각의 속성별 중요도 평균값과 내용타당도를 <표 6>과 같이 도출하였으며, 추가로 측정지표의 개선을 위한 다양한 의견을 수렴하였다.

주요 의견으로는 정보제공에 대하여 측정하고 평가할 수 있는 지표에 대하여 추가로 검토하는 것이 필요하다는 의견과 지역 내 이동 수단 중 퍼

스널모빌리티(PM: Personal Mobility)에 대하여 추가로 검토하는 것이 필요하다는 의견이 있었다. 또한 각 수단별 교통 요금에 대한 지표와 교통수단 중 선박에 대하여 추가 검토가 필요하다는 의견, 통행시간을 측정할 수 있는 지표 및 운전자의 친절도를 평가할 수 있는 지표의 필요성에 대한 의견, 마지막으로 주차장의 유형 및 관광지와 인접성 여부를 측정할 수 있는 지표의 추가 검토 필요성에 대한 의견이 제기되었다.

속성별 중요도 분석결과에서는 모든 지표가 평균중요도 3점 보통 이상(3.28점~4.52점)으로 나타났다. 다음으로 내용타당도를 분석한 결과 응답자 29명에 대한 임계치 0.379보다 낮은 항목은 교통 시설지표에서 9개 항목(일반철도의 역의 개수, 도로의 노선(도로)수와 공유차량 대여지점 수, 관광 투어버스의 정류장 개수와 운행대수, 고속철도의 역의 개수, 시외버스 터미널개수), 교통 서비스 지표에서 2개 항목(지역 간 이동 언어서비스, 지역 내 이동 언어서비스)으로 나타났다. 다음으로 수렴도는 광역철도(지하철)를 제외한 모든 항목이 0.5 이하로 나타나 기준을 충족하는 것으로 나타났으며, 합의도는 광역철도 노선수, 관광투어버스 정류장 개수를 제외한 항목이 0.75 이상으로 기준을 충족하는 것으로 나타났다.

〈표 6〉 1차 델파이 조사 결과

대분류	중분류	소분류	평가지표명	속성별 중요도	사분위수 (Q1-Q3)	수렴도	합의도	내용타당도 (CVR)
교통시설 지표 (공급자 측면)	지역간 이동	항공	노선수	4.10	4-5	0.5	0.75	0.586
			운행횟수	4.07	4-5	0.5	0.75	0.655
		일반철도	노선수	4.03	4-4	0.0	1.00	0.793
			역의 개수	3.52	3-4	0.5	0.75	0.172
			운행횟수	4.07	4-4	0.0	1.00	0.655
		고속철도	노선수	4.38	4-5	0.5	0.75	0.862
	역의 개수		3.72	3-4	0.5	0.75	0.310	
	운행횟수		4.52	4-5	0.5	0.80	1.000	
	시외버스	터미널개수	3.55	3-4	0.5	0.75	0.034	
		노선수	3.97	4-4	0.0	1.00	0.586	
		운행횟수	4.10	4-5	0.5	0.75	0.655	

〈표 6〉 1차 델파이 조사 결과(계속)

대분류	중분류	소분류	평가지표명	속성별 중요도	사분위수 (Q1-Q3)	수렴도	합의도	내용타당도 (CVR)
교통시설 지표 (공급자 측면)	지역내 이동	시내버스	정류장 개수	3.79	3-4	0.5	0.75	0.379
			노선수	4.10	4-5	0.5	0.75	0.655
			운행횟수	4.24	4-5	0.5	0.75	0.724
		광역철도 (지하철)	역의 개수	3.93	4-4	0.0	1.00	0.586
			노선수	4.00	3-5	1.0	0.50	0.379
			운행횟수	4.17	4-5	0.5	0.75	0.655
		도로	노선(도로)수	3.62	3-4	0.5	0.75	0.241
			주차장 면수	3.97	4-4	0.0	1.00	0.586
			공유차량 대여지점 수	3.72	3-4	0.5	0.75	0.172
		관광택시	관광택시 운행여부	3.38	3-4	0.5	0.75	0.034
		관광 투어버스	정류장 개수	3.28	3-4	0.5	0.67	-0.034
			노선수	3.79	3-4	0.5	0.75	0.379
			운행대수	3.72	3-4	0.5	0.75	0.172
교통 서비스 지표 (이용자 측면)	지역 간 이동	다양성	이용가능 수단 수	4.34	4-5	0.5	0.75	0.793
		연결성	환승 횟수	4.38	4-5	0.5	0.75	0.862
		정시성	배차간격	4.38	4-5	0.5	0.75	0.862
		언어서비스	언어서비스	3.59	3-4	0.5	0.75	0.241
	지역 내 이동	다양성	이용가능 수단 수	4.14	4-5	0.5	0.75	0.724
		정시성	대기시간	4.31	4-5	0.5	0.75	0.724
		접근성	도보접근거리	4.34	4-5	0.5	0.75	0.793
		연결성	Stage	4.17	4-5	0.5	0.75	0.655
		언어서비스	언어서비스	3.59	3-4	0.5	0.75	0.172

이후 결과 값에 대하여 전문가 워킹 그룹에 공유하여 전문가 전원이 참여한 라운드테이블 방식의 대면회의를 통해 의견을 받았으며, 주요 의견에서 제기된 추가 측정지표를 추가하여 2차 지역 관광교통 경쟁력 평가지표 항목을 확정하였다.

#### 4.2 델파이 조사 결과(2차)

1차 델파이 조사에서 나온 주요 의견과 델파이 조사 결과를 반영하여 2차 델파이 조사를 위한 구조화된 설문지를 작성하였다. 주요 변경 내용으로는 먼저 공급자 측면의 교통 시설 지표에서 전문가들의 의견으로 제시된 선박과 개인이동수단에 대한 측정항목 추가, 도로의 세부 측정항목 중 관광지 인접 여부에 대한 항목을 추가였다. 다음으로 이용자 측면의 교통 서비스 지표에서는 지역

간 이동에서 관광교통수단 운전자의 친절도를 평가할 수 있는 항목, 통행시간을 평가할 수 있는 항목을 추가하였으며, 정보제공을 측정할 수 있는 항목으로 이동가능경로에 대한 정보와 지역관광 홍보수준을 측정할 수 있는 항목을 추가하였다. 지역 내 이동에서도 마찬가지로 운전자의 친절도를 평가할 수 있는 항목, 통행시간에 대한 항목, 정보 제공에 대한 항목을 추가하였다.

이상의 내용을 반영하여 2차 델파이 조사를 위한 설문지를 확정하였으며, 전문가 전원이 참여한 대면회의를 통해 1차 델파이 조사에 응답한 전문가 워킹 그룹 및 일부 추가 조사 인원을 대상으로 변경된 평가지표에 대한 충분한 설명 및 의견을 수렴하여 최종적으로 수정사항을 반영하였으며, 2021년 10월 25일 ~ 2021년 10월 29일 총 5일간 2차 델파이 조사를 진행하였다.

〈표 7〉 2차 전문가 워킹 그룹의 인구통계학적 특성

구분		빈도	비율
성별	남성	23명	76.7%
	여성	7명	23.3%
연령대	만 35세~39세	3명	10.0%
	만 40세~44세	12명	40.0%
	만 45세~49세	4명	13.3%
	만 50세~54세	9명	30.0%
	만 55세~59세	1명	3.3%
	만 60세~64세	1명	3.3%
경력	5년~10년 미만	4명	13.3%
	10년~20년 미만	15명	50.0%
	20년 이상	11명	36.7%
분야	관광분야	12명	40.0%
	교통분야	14명	46.7%
	기타분야	4명	13.3%

2차 전문가 조사 결과 교통시설 지표와 교통 서비스 지표의 각 분류체계 및 세부측정지표에 대하여 각각의 속성별 중요도 평균값과 내용타당도 (CVR)를 <표 8>과 같이 도출하였으며, 추가로 측정지표의 개선을 위한 다양한 의견을 수렴하였다. 2차 전문가 조사에서는 지표에 대한 별다른 추가 의견은 없었으며 속성별 중요도 분석결과에서는 대부분의 지표가 평균 3.18점~4.46점 사이의 분포를 보이고 있어 대부분 평균중요도가 보통(3점) 이상으로 나타났다.

다음으로 내용타당도를 분석한 결과 응답자 30명에 대한 임계치 0.333보다 낮은 항목은 교통시설지표에서 7개 항목(일반철도의 노선 수, 선박의 노선 수 및 운행횟수, 시내버스의 정류장 개수, 광역철도 역의 개수, 관광투어버스의 노선 수, PM의 이용가능 지점 수), 교통 서비스 지표에서 4개 항목

〈표 8〉 2차 델파이조사 결과

대분류	중분류	소분류	평가지표명	속성별 중요도	사분위수 (Q1-Q3)	수렴도	합의도	내용타당도 (CVR)
교통 시설 지표 (공급자 측면)	지역 간 이동	항공	노선수	3.71	3-4	0.5	0.75	0.400
			운행횟수	3.93	4-4	0.0	1.00	0.667
		일반철도	노선수	3.64	3-4	0.5	0.75	0.267
			운행횟수	3.89	4-4	0.0	1.00	0.667
		고속철도	노선수	4.18	4-5	0.5	0.75	0.867
			운행횟수	4.46	4-5	0.5	0.80	0.933
		시외버스	노선수	3.75	4-4	0.1	0.94	0.400
			운행횟수	3.96	4-4	0.0	1.00	0.733
		선박	노선수	3.43	3-4	0.5	0.71	0.000
			운행횟수	3.43	3-4	0.5	0.67	0.000
	지역 내 이동	시내버스	정류장 개수	3.36	3-4	0.5	0.67	-0.267
			노선수	3.82	4-4	0.1	0.94	0.533
			운행횟수	4.07	4-4	0.0	1.00	0.733
		광역철도 (지하철)	역의 개수	3.61	3-4	0.5	0.75	0.133
			운행횟수	3.96	4-4	0.0	1.00	0.733
		도로	주차장 면수	3.75	3-4	0.5	0.75	0.333
			관광지 인접여부	4.11	4-5	0.5	0.75	0.667
		관광투어버스	노선수	3.36	3-4	0.5	0.67	-0.200
		개인이동수단(PM) 이용 가능 지점 수		3.46	3-4	0.5	0.71	0.067

〈표 8〉 2차 델파이조사 결과(계속)

대분류	중분류	소분류	평가지표명	속성별 중요도	사분위수 (Q1-Q3)	수렴도	합의도	내용타당도 (CVR)
교통 서비스 지표 (이용자 측면)	지역 간 이동	다양성	이용 가능 수단 수	4.29	4-5	0.5	0.75	0.867
		연결성	환승 횟수	4.25	4-5	0.5	0.75	0.867
		정시성	배차간격	4.25	4-5	0.5	0.75	0.867
		친절도	운전자 친절도	3.18	3-4	0.5	0.67	-0.400
		통행시간	통행시간	3.86	3-4	0.5	0.75	0.333
		정보제공	이용가능 경로	4.14	4-5	0.5	0.75	0.533
	지역관광 홍보 수준		3.46	3-4	0.5	0.67	-0.200	
	지역 내 이동	다양성	이용가능 수단 수	4.21	4-5	0.5	0.75	0.800
		정시성	대기시간	4.21	4-5	0.5	0.75	0.800
		접근성	도보거리	4.25	4-5	0.5	0.75	0.933
		연결성	Stage	4.04	4-4	0.0	1.00	0.667
		친절도	운전자 친절도	3.21	3-4	0.5	0.67	-0.267
		통행시간	통행시간	3.82	3-4	0.6	0.69	0.267
		정보제공	이용가능 경로	4.25	4-5	0.5	0.75	0.733
지역관광 홍보 수준	3.50		3-4	0.5	0.71	0.000		

(지역 간 이동에서 운전자 친절도, 지역관광 홍보 수준, 지역 내 이동에서 운전자 친절도, 지역관광 홍보 수준)으로 나타났다. 다음으로 수렴도는 지역내 이동 통행시간을 제외한 모든 항목에서 기준치를 충족하는 것으로 나타났으며, 합의도는 관광 투어버스 노선수, PM, 지역 간 이동의 운전기사 친절도, 지역관광 홍보수준, 지역 내 이동의 운전 기사 친절도, 통행시간, 지역 관광 홍보 수준항목이 기준치를 충족하지 못하는 것으로 나타났다.

이후 결과 값에 대하여 전문가 워킹 그룹에 공유하여 의견을 받았으며, 주요 의견에서 제기된 추가 측정지표를 추가하여 3차 델파이 조사를 위한 구조화된 설문지를 작성하였다. 2차 델파이 조사와 마찬가지로, 3차 델파이 조사는 2차 델파이 조사에 참여한 전문가 워킹 그룹을 대상으로 진행하였다.

#### 4.3 델파이 조사 결과(3차)

3차 델파이 조사는 2021년 11월 05일~2021년

11월 30일 총 26일간 진행하였으며, 최종 조사인 것을 감안하여 의견수렴의 기간을 충분히 갖을 수 있도록 조사기간을 설정 하였다.

3차 델파이 조사 결과 공급자 관점의 교통시설 지표와 이용자 관점의 교통서비스 지표의 각 세부 평가 지표에 대하여 속성별 중요도 평균값을 <표 9>와 같이 도출하였으며 최종적으로 지역 관광교통 경쟁력 제고를 위한 평가지표를 확정하기 위해 전문가 워킹 그룹을 대상으로 추가 의견을 수렴하였다.

3차 조사에서는 전체 워킹 그룹을 대상으로 라운드 테이블을 운영하여 자유롭게 의견을 주고받았으며, 이를 종합하여 최종 평가 지표를 확정하였다. 평가지표 세부 항목의 속성별 중요도 평균값은 2.97점 ~ 4.59점 사이의 분포를 보이고 있으며, 대체적으로 보통 이상의 중요도를 보이고 있으나 공급자 측면의 교통시설 지표 중 일반철도 역의 개수 지표가 상대적으로 낮은 중요도를 보이고 있는 것으로 나타났다.

〈표 9〉 3차 델파이조사 결과

대분류	중분류	소분류	평가지표명	속성별 중요도	사분위수 (Q1-Q3)	수렴도	합의도	내용타당도 (CVR)
교통시 설 지표 (공급자 측면)	지역 간 이동	항공	노선수	3.52	3-4	0.50	0.75	0.034
			운행횟수	3.90	4-4	0.00	1.00	0.655
		일반철도	역의 개수	2.97	3-3	0.00	1.00	-0.655
			운행횟수	3.97	4-4	0.00	1.00	0.655
		고속철도	노선수	4.34	4-5	0.50	0.75	0.931
			역의 개수	3.17	3-4	0.50	0.67	-0.379
	운행횟수		4.59	4-5	0.50	0.80	0.931	
	시외버스	터미널 개수	3.14	3-3	0.00	1.00	-0.655	
		노선수	3.72	3-4	0.50	0.75	0.310	
		운행횟수	4.07	4-4	0.00	1.00	0.724	
	지역 내 이동	시내버스	노선수	3.69	3-4	0.50	0.75	0.241
			운행횟수	4.38	4-5	0.50	0.75	0.862
		광역철도 (지하철)	운행횟수	4.38	4-5	0.50	0.75	0.862
		도로	노선(도로)수	3.28	3-4	0.50	0.67	-0.448
			주차장 면수	3.76	3-4	0.50	0.75	0.379
			관광지 인접 여부	4.17	4-5	0.50	0.75	0.724
교통 서비스 지표 (이용자 측면)	지역 간 이동	다양성	이용가능 수단 수	4.38	4-5	0.50	0.75	0.862
		연결성	환승횟수	4.38	4-5	0.50	0.75	0.862
		정시성	배차간격	4.45	4-5	0.50	0.75	0.931
		정보제공	이용가능 경로	4.21	4-5	0.50	0.75	0.862
	지역 내 이동	다양성	이용가능 수단 수	4.41	4-5	0.50	0.75	0.931
		정시성	대기시간	4.31	4-5	0.50	0.75	0.724
		접근성	도보거리	4.52	4-5	0.50	0.80	0.931
		연결성	Stage	4.14	4-5	0.50	0.75	0.655
	정보제공	이용가능 경로	4.41	4-5	0.50	0.75	0.862	

다음으로 내용타당도를 분석한 결과 응답자 29명에 대한 임계치 0.379보다 낮은 항목은 교통시설지표에서 7개 항목(항공 노선수, 일반철도 역의 개수, 고속철도 역의 개수, 시외버스 터미널 개수 및 노선수, 시내버스 노선수, 도로의 수)으로 나타났다. 수렴도는 모든 항목에서 기준치를 충족하는 것으로 나타났으며, 합의도는 고속철도 역개수, 도로 노선수, 항목이 기준치를 충족하지 못하는 것으로 나타났다.

다음으로 전체 라운드 테이블에서는 먼저 3차

델파이조사 세부 지표의 속성별 중요도 평균값 결과 및 내용타당도에 대한 의견과 델파이 조사 1차~3차 전체 결과에 대한 자유로운 의견을 수렴하였다.

총 3차에 걸쳐 진행된 델파이조사 및 조사이후 의견수렴과정을 통해 도출된 최종측정지표는 <표 10>과 같다.

본 연구에서 도출한 최종 지표는 기존 공급자 중심의 측정지표에 관광분야 및 교통분야 전문가들의 3차례에 걸친 델파이조사 및 논의를 통해 이

용자 관점의 지표를 새롭게 개발하여 실제 관광교통수단을 이용하는 이용자들이 중요하게 생각하는 요소가 무엇인지, 지역의 관광교통개선을 위해 실제 이용자들인 관광객을 위해 어떤 부분의 개선이 필요한 것인지를 측정할 수 있도록 지표를 개발한 것이 선행연구와의 가장 큰 차별점이라고 할 수 있다.

〈표 10〉 최종지표

대분류	중분류	소분류	평가지표명
교통 시설 지표 (공급자 측면)	지역 간 이동	항공	운행횟수
		일반철도	운행횟수
		고속철도	노선수
			운행횟수
	시외버스	운행횟수	
	지역 내 이동	시내버스	운행횟수
		광역철도 (지하철)	운행횟수
			도로
교통 서비스 지표 (이용자 측면)		지역 간 이동	다양성
	연결성		환승횟수
	정시성		배차간격
	정보제공		이용가능 경로
	지역 내 이동	다양성	이용가능 수단 수
		정시성	대기시간
		접근성	도보거리
		연결성	Stage
정보제공	이용가능 경로		

## V. 결 론

본 연구는 관광에서 가장 중요한 요소인 관광교통의 경쟁력을 측정하고 그에 따른 지자체별 수용태세를 평가하기 위해 기존 관광분야에서 측정하는 공급자 관점의 지표와 더불어 이용자 관점의 새로운 지표를 개발하여 공급측면과 이용자측면을 함께 측정할 수 있는 지표를 제안하였으며, 이

를 관광분야 전문가와 교통분야 전문가로 구성된 30인 이상의 전문가 그룹을 통해 총 3차례에 걸쳐 델파이조사를 통해 각 항목의 내용타당도와 합의도, 수렴도를 산출하였으며, 이에 따라 측정지표를 개발하였다.

연구 결과에 따르면, 공급자 측면 지표는 크게 지역 간 이동과 지역 내 이동으로 구분할 수 있으며, 지역 간 이동에서는 항공기의 운행 횟수, 일반철도의 운행횟수, 고속철도의 노선수와 운행횟수, 시외버스의 운행횟수의 5개 항목. 지역 내 이동에서는 시내버스의 운행횟수와 광역철도 운행횟수, 도로의 주차장면수와 관광지 인접여부의 4개항목이 최종지표로 도출되었다. 다음으로 이용자 측면의 지표 또한 지역 간 이동과 지역 내 이동으로 구분할 수 있으며, 지역 간 이동에서는 다양성과 연결성, 정시성, 정보제공의 4개 지표가, 지역 내 이동에서는 다양성, 정시성, 접근성, 연결성, 정보제공의 5개 지표가 최종 지표로 도출되었다.

본 연구는 인바운드 외래관광객이 수도권 및 국제공항을 통해 한국에 처음 방문한 이후 각 지역으로 관광을 위해 이동하기 위해 이용하는 관광교통수단에 대해 평가하기 위해 관광교통수단에 대한 평가지표를 개발하였으며, 1차적으로 광역 시도단위의 교통인프라가 갖춰진 도시를 평가하기 위한 지표를 개발하였다. 본 연구의 이론적 공헌점은 첫째 디커플링 이론을 적용하여, 관광객들이 관광지까지 이동하는 여정을 세부교통수단 단위로 구분하여 개별관광교통 통행수단에 대해 평가하고 특히 광역관광교통 단위와 지역관광교통 단위로 구분하여 관광교통에 대해 세부적으로 평가할 수 있는 지표를 개발하였다. 다음으로 본 연구는 기존 연구에서 사용하였던 관광교통 측정지표들과 달리 공급자측면 뿐만 아니라 이용자 측면을 구성하는 각각의 세부 요소별 분석을 통해 각 지자체에서 관광교통의 개선을 위해 어떠한 요소를 개선해야 하는지 세부적인 항목을 알 수 있도록 측정지표를 개발하였다. 또한 공급자 관점의 지표만 측정하던 선행연구 결과를 토대로 실제 관

광객이 경험하는 이용자 측면의 관점을 함께 분석하여 공급-이용관점에서 관광교통 경쟁력을 측정하여 이론적으로 기여하였다. 마지막으로 지표 개발에 있어, 교통분야 전문가뿐만 아니라 관광분야 전문가를 전문가 집단으로 구성하여, 델파이조사를 통해 지표개발과정에 참여할 수 있도록 하는 한편, 매 조사이후 결과를 공유하며 자유로운 토론 및 회의를 통해 지표의 전문성을 더함으로써 관광교통 경쟁력을 평가할 수 있는 지표 개발에 이론적으로 기여하였다.

실무적으로는 각 지자체별로 관광교통수준을 진단하고, 어떤 교통시설 또는 서비스가 부족한지를 측정함으로써, 필요한 교통수단을 분석하여 제시할 수 있도록 측정지표를 개발하였으며, 이를 바탕으로 지자체별 관광교통 경쟁력을 향상시키기 위해 어떤 것을 개선해야 할지 제시할 수 있을 것이다.

본 연구의 결과를 활용하여 교통수단 및 관광교통수단을 운영하는 한국철도공사, 한국도로공사, 항공공항공사 등 공공기관 뿐만 아니라, 시내버스운수사, 지하철, 관광택시운수사, 택시운수사 등 민간운수기업까지 관광객을 위한 교통수단 도입, 지역의 관광교통개선을 위해 우선적으로 개선이 필요한 영역, 투자가 필요한 영역에 대해 정량적으로 평가할 수 있는 하나의 지표로 활용할 수 있으며, 후속연구를 통해 각 지표들의 상대적인 중요도 확인을 위한 AHP분석, 본 연구에서 제시한 교통수단 이외에 새롭게 도입되는 UAM, 관광DRT, 자율주행모빌리티 등 신규 교통수단에 대한 지표를 추가하여 발전시킨다면, 관광정책을 수립하는 관뿐만 아니라, 관광교통사업을 추진하는 민간기업의 정책적인 의사결정과정에 도움이 되는 결과를 도출할 수 있을 것이다.

본 연구는 관광교통 경쟁력 제고를 위한 관광교통 수용태세 평가지표개발을 위해 다양한 관광교통수단에 대한 일괄적인 평가 및 적용을 위한 지표개발을 위해 특정지역의 특성을 고려한 세부적인

결과를 고려하는 부분에는 한계점을 가지고 있다. 따라서 후속 연구에서는 본연구의 결과를 기초로 각 지역의 특성에 따라, 대도시권 평가지표, 중소도시 평가지표, 기초지자체 평가지표 등 세분화된 측정지표로 발전시켜나간다면 지역관광교통개선에 도움이 되는 연구가 될 수 있을 것이다.

본 연구의 결과를 바탕으로 향후에는 실제 광역지자체 또는 기초지자체를 대상으로 시범조사를 진행하여 지표가 어떤 식으로 활용 될 수 있는지, 본 연구의 측정지표를 사용하여 어떠한 결과를 도출할 수 있는지 검증하는 연구를 진행하는 것이 필요할 것이다. 또한 최근 주목받고 있는 수요대응형 모빌리티와 자율주행차량 등 새롭게 등장하는 교통서비스에 대해 지속적으로 반영하여 지표를 보완하는 것이 필요할 것이다.

## 참 고 문 헌

- [1] 강원발전연구원, “강원도 관광수용태세 평가 지표 개발”, 2014.
- [2] 김경진, “교통관광 상품 간 비교용이성이 소비자태도에 미치는 영향”, *상품학연구*, 제36권, 제1호, 2018, pp. 63-67.
- [3] 김기완, 김병국, “내·외국인의 관광수용태세 인식 차이 및 만족도 영향요인: 대구광역시 관광객을 대상으로”, *대구경북연구*, 제19권, 제1호, 2020, pp. 177-194.
- [4] 김명수, 금기정, 남궁문, “관광지역의 주차특성 및 교통수단선택의 요인분석에 관한 연구”, *관광학연구*, 제22권, 제2호, 1998, pp. 125-133.
- [5] 김명수, 이병주, 금기정 남궁문, “이산형 선택 모델을 이용한 관광지의 여행 유형별 교통수단 선택행동에 대한 연구”, *관광학연구*, 제23권, 제1호, 1999, pp. 51-65.
- [6] 김사현, “외래관광객 수용태세의 문제점과 개선방안”, *도시문제*, 제29권, 1994, pp. 38-46.
- [7] 김수정, 문대섭, “우리나라 관광특구의 접근교통체계에 관한 조사연구”, *한국철도학회 학술*

- 발표대회논문집, 2014, pp. 551-556.
- [8] 김수정, 문대섭, “우리나라 지역관광축제의 접근교통체계에 관한 연구”, *한국철도학회 학술발표대회논문집*, 2014, pp. 1028-1033.
- [9] 김재호, “관광수용태세 경쟁력 요인이 관광 후 태도에 미치는 영향”, *관광경영연구*, 제22권, 제7호, 2018, pp. 757-776.
- [10] 김현명, “TaaS(Tourism as a Service): 교통 기술의 발전과 관광 교통 체계의 변화 예측”, *한국관광정책*, 제70권, 2017, pp. 86-94.
- [11] 박석희, “관광공간 및 행동의 의례화가 재방문의사에 미치는 영향: 문화유산관광지를 중심으로”, *관광학연구*, 제34권, 제3호, 2010, pp. 11-28.
- [12] 박창수, “관광객 편의를 위한 지능형 교통체계(ITS) 우선순위 선정에 관한 연구: 경주시를 중심으로”, *국토계획*, 제40권, 제5호, 2005, pp. 129-141.
- [13] 서용건, “제주관광 수용태세 개선방안”, 2011 *제주관광학회 학술대회*, 제주관광학회, 2011.
- [14] 심원섭, 진보라, “개별관광객의 이동편의 제고를 위한 관광안내체계 구축 사례 연구: 관광안내표지판을 중심으로”, *관광연구*, 제35권, 제1호, 2020, pp. 21-35.
- [15] 신서영, 장해진, 양일선, 정라나, 이해영, “컨조인트 분석을 이용한 한국 전통음식 관광상품 선택 속성에 관한 연구”, *대한지역사회영양학회지*, 제9권, 제5호, 2004, pp. 654-662.
- [16] 오정근, “도시의 관광경쟁력 평가지표 개발과 한국의 관광도시 분석”, *관광산업연구*, 제9권, 제1호, 2015, pp. 127-142.
- [17] 윤정현, 박명서, “관광수용태세, 부정적 감정 반응 및 회피행동의 영향관계”, *MICE관광연구*, 제17권, 제3호, 2017, pp. 151-164.
- [18] 이규녀, 최완식, 박기문, “인재개발 사이버 교육 프로그램의 과정중심 평가준거 개발”, *직업교육연구*, 제29권, 제3호, 2010, pp. 157-185.
- [19] 이병주, 서임기, 남궁문, “CVM을 이용한 관광지 환승 교통시스템의 편익 추정에 관한 연구”, *대한교통학회지*, 제25권, 제4호, 2007, pp. 57-66.
- [20] 이병주, 김명수, 성수련, 남궁문, “관광지 환승 교통시스템 도입 타당성에 관한 연구: 내장산 국립공원을 중심으로”, *대한교통학회지*, 제26권, 제2호, 2008, pp. 69-78.
- [21] 이백진, 배보람, “남해안 관광활성화를 위한 대중교통체계 및 통합관광교통정보 개선”, *국토*, 429, 2017, pp. 43-51.
- [22] 이승구, 정승준, 김동욱, “리조트 유형별 선택 속성과 선호도에 관한 연구: 복합형, 산지형, 해변형 컨조인트 분석”, *호텔경영학연구*, 제27권, 제5호, 2018, pp. 191-205.
- [23] 이재길, “컨조인트 분석을 이용한 새로운 교통수단의 선호구조 분석에 관한 연구”, *교통연구*, 제22권, 제1호, 2014, pp. 45-60.
- [24] 이재섭, “특수관광교통시설 선택속성에 관한 연구: 케이블카를 중심으로”, *관광경영연구*, 제8권, 제1호, 2004, pp. 251-276.
- [25] 이장춘, 홍창식, “한국 관광교통의 발전방안”, *여가관광연구*, 제6권, 2002, pp. 103-127.
- [26] 장명순, 강창욱, “관광객의 수요변화에 따른 관광버스 분담율 추정에 관한 연구”, *대한교통학회지*, 제11권, 제3호, 1993, pp. 21-30.
- [27] 장재민, 김태형, “관광통행 시 승용차 수단선택에 영향을 미치는 인구사회학적 특성 분석”, *교통연구*, 제23권, 제2호, 2016, pp. 41-51.
- [28] 정승훈, 고미영, “제주방문 외국인 개별여행객의 수용태세 정책에 관한 우선순위 설정”, *관광연구*, 제37권, 제4호, 2013, pp. 97-116.
- [29] 주용준, 이용철, “교통운송특성을 중심으로 철도운송 관광상품 IPA 분석”, *한국산학기술학회논문지*, 제10권, 제4호, 2009, pp. 900-907.
- [30] 최창호, “도서관광 활성화를 위한 연안-내륙 연계교통체계 구축 방향”, *한국항만경제학회지*, 제28권, 제2호, 2012, pp. 43-59.
- [31] 최창호, “해양도시권 관광교통 통합지원체계

- 구축방향 연구: 여수시권과 Bay Area의 비교 연구를 중심으로”, *한국항만경제학회지*, 제31권, 제3호, 2015, pp. 121-140.
- [32] 홍미영, 임은순, “교통수단에 따른 내국인 해외관광수요 결정요인 분석”, *관광연구*, 제25권, 제2호, 2010, pp. 179-195.
- [33] 홍창식, 이장춘, “관광교통의 지역관광 영향분석 모형 연구”, *관광정책학연구*, 제8권, 제3호, 2002, pp. 1-30.
- [34] 빈미영, 정의석, “관광·BIS 융합정보가 관광·레저 교통수단으로서 버스선택선호도에 미치는 요인분석”, *한국ITS학회논문지*, 제10권, 제4호, 2011, pp. 55-64.
- [35] 한국관광공사, “국내 대표 관광지 수용태세 모니터링 보고서”, 2009.
- [36] 한국관광공사, “지자체 관광 수용태세 진단모델 표준 매뉴얼”, 2010.
- [37] 한국관광공사, “방한개별관광객(FIT) 유치환경 분석”, 2017.
- [38] 한국교통안전공단, “2019년 대중교통 현황 조사”, 2019.
- [39] 한국교통연구원, “외국인관광객의 지역접근성 제고를 위한 관광교통 개선방안 연구”, 2017.
- [40] 한국문화관광연구원, “대중교통을 이용한 국민 국내관광 활성화 방안”, 2017.
- [41] 한국문화관광연구원, “2021 국민여행조사”, 2021.
- [42] Baker, D. A. and J. Crompton, “Quality, satisfaction and behavioral intentions”, *Annals of Tourism Research*, Vol.27, No.3, 2000, pp. 785-804.
- [43] Calderwood, L. U. and M. Soshkin, *The Travel and Tourism Competitiveness Report 2019*, World Economic Forum, September 2019.
- [44] Lawshe, C. H., “A quantitative approach to content validity”, *Personnel Psychology*, Vol.28, No.4, 1975, pp. 563-575.
- [45] O'Reilly, C., “From drifter to gap year tourist mainstreaming backpacker travel”, *Annals of Tourism Research*, Vol.33, No.4, 2006, pp. 998-1017.
- [46] Park, D. H. and J. K. Jeon, “Social network analysis approach to korean domestic tourists based on transportation mode: Focusing on attractions in Busan”, *International Journal of Tourism and Hospitality Research*, Vol.32, No.3, 2018, pp. 39-54.
- [47] Teixeira, J. and M. Piechota, “A new model of sustainable tourism development”, *Tourism Management Perspectives*, Vol.32, 2019, pp. 105-117.
- [48] Tsaur, S-H., C-H. Yen, and C-L. Chen, “Independent tourist knowledge and skills”, *Annals of Tourism Research*, Vol.37, No.4, 2010, pp. 1035-1054.

Information Systems Review

Volume 26 Number 4

November 2024

# A Study on Tourism Transportation Readiness Evaluation Indicators to Enhance Regional Tourism Transportation Competitiveness

Hyunmyung Kim\* · Chulmo Koo\*\* · Chang-Hyeon Joh\*\*\* · HyungJoo Lim\*\*\*\* · Changseok Lee\*\*\*\*\*

## Abstract

This study focuses on developing a diagnostic tool to evaluate regional tourism transportation competitiveness, particularly emphasizing the transportation sector, which plays a crucial role in tourism journeys. Tourism transportation used by international tourists to reach their destinations is a critical factor that determines not only the vitalization of tourist destinations but also the success and competitiveness of regional tourism industries. Therefore, this study was conducted to develop diagnostic tools that can assess and improve tourism transportation competitiveness for each local government.

Specifically, to develop indicators for evaluating regional tourism transportation competitiveness, expert evaluations were conducted through the Delphi method for each category. Notably, the study introduced a new evaluation method that combines the user perspective with the existing supplier perspective, moving beyond the fragmentary assessment approach previously used for tourism transportation. Through this, the study aims to propose a method to diagnose comprehensive regional tourism transportation competitiveness and easily identify priority areas for improvement to enhance competitiveness.

- 
- \* Professor, Department of Transportation Engineering, College of Engineering, Myongji University / CEO, Studio Galilei Co., Ltd.
  - \*\* Professor, Smart Tourism Education Platform, College of Hotel & Tourism Management, Kyung Hee University
  - \*\*\* Professor, Department of Geography, College of Sciences, Kyung Hee University
  - \*\*\*\* COO, Studio Galilei Co., Ltd.
  - \*\*\*\*\* Corresponding Author, Ph.D. Candidate, Smart Tourism Education Platform, College of Hotel & Tourism Management, Kyung Hee University / Chief Researcher, Studio Galilei Co., Ltd.

The results of this study will enable local governments to identify elements requiring improvement in tourism transportation and strengthen tourism transportation infrastructure. From the perspective of the tourism industry, it will contribute to the overall development of the industry and the revitalization of regional tourism.

***Keywords: Foreign Inbound Tourists, Tourism Transportation, Tourism Transportation Readiness, Regional Tourism Transportation Competitiveness, Regional Tourism Competitiveness Evaluation, FIT (Free Independent Tourism), Tourism Flow Analysis***

## ◎ 저 자 소 개 ◎



**김 현 명 (khclsy@varodrt.com)**

서울대학교 농공학과(토목전공)에서 학사와 서울대학교 환경대학원 교통관리학과에서 석사 및 UCI(The University of California Irvine) 토목공학과에서 교통공학을 수학하고 박사 학위를 취득하였다. 현재 명지대학교 교통공학과에 정교수로 재직 중이며, (주)스튜디오갈릴레이를 창립하여 대표이사직을 맡고 있다. 국토교통부 모빌리티혁신위원회 위원을 역임하였으며, 2021년부터 국가철도공단 탄소중립 철도전략위원회 위원 및 국토교통부 메가트렌드 대응 실무 TF위원을 맡고 있다. 주요 연구 관심분야는 스마트모빌리티 및 도시계획 전반에 교통 Big data와 AI 등의 신기술의 실용화 방안 등이다.



**구 철 모 (helmetgu@khu.ac.kr)**

현재 경희대학교 호텔관광대학 스마트관광원 교수로 재직하고 있다. University of Minnesota, MIS Research Center에서 포닥 연구원과 Marshall University 경영학과, 조선대학교 경영학부에서 MIS전임교수로 재직하였다. 주요 관심 분야는 스마트 관광과 컨벤션 산업과 관련한 연구를 진행하고 있다. 또한 현 Journal of Smart Tourism의 Editor-in-Chief로써, 스마트관광 분야에 많은 기여를 한 연구 성과를 가지고 있다. 주요 약력으로는 Kyung Hee Research Fellowship(2018-2020), Best Research Paper Award in the ENTER(2015) conference at the IFITT (International Federation of IT and Travel & Tourism) 등이 있다 .



**조 창 현 (bwchjoh@khu.ac.kr)**

현재 경희대학교 이과대학 지리학과 교수 재직 중이며, (주)스튜디오갈릴레이 자문교수로 활동하고 있다. 네덜란드 아인트호벤 공과대학 도시계획학과에서 박사학위를 취득하고, 영국 임페리얼칼리지런던 교통연구소에서 박사후 연구원으로 근무하였다. Transportation Research part B, Tourism Geographies, Transportation Research Record, Information Processing and Management 등에 활동기반 교통수요예측, 통행의사결정 등의 주제로 40여 편의 논문을 발표하였다.



**임 형 주 (hjljm@varodrt.com)**

현재 (주)스튜디오갈릴레이에서 COO로 재직 중이며, 관광·위케이션 사업본부장을 겸하고 있다. 영국의 University of Surrey에서 관광경영학 석사학위를 취득했으며, 경영컨설팅 회사에서 고객 및 서비스 전략, 지역개발 등의 컨설팅을 수행한 바 있다. 외국계 및 국내 대기업에서도 신규사업 개발 및 전략기획 업무를 총괄한 경력을 가지고 있다.



**이창석 (changseok.lee@varodrt.com)**

현재 경희대학교 스마트관광원 박사과정을 수료하였으며, (주)스튜디오갈릴레이 관광·위케이션 사업본부 책임연구원으로 재직 중이다. 한국관광공사, 문화체육관광부, 한국교통연구원등에서 스마트관광 및 관광교통 연구과제를 다수 수행하였으며, 주요 연구 관심 분야는 스마트 관광과 스마트관광모빌리티, 관광DRT 등 스마트관광과 관광교통이다.

논문접수일 : 2024년 07월 08일

게재확정일 : 2024년 10월 26일

1차 수정일 : 2024년 09월 24일