

일본 인프라투어리즘 사례연구*

A Case Study of Infrastructure Tourism in Japan

심 원 섭** · 심 창 섭***

Shim, Won Seop · Shim, Changsup

ABSTRACT

Purpose - This study aims to examine one of the recent tourism policies in Japan, infrastructure tourism, and to provide theoretical and practical implications which can contribute to tourism researchers and policy makers.

Design, data, and methodology - This study is a case study in which online materials, such as governmental reports, the portal site of infrastructure tourism, and academic papers, were collected and analyzed.

Result - This study shows concepts, background and current situation, main policy tools, representative site cases, future directions of infrastructure in Japan. The results theoretically imply that infrastructure tourism is understood as an interesting phenomenon associated with postmodern tourism, the concept of authenticity, and visitor economy. Practically, strategies of tourism contents, tourism preparedness, and tourism marketing are suggested.

Conclusions - This study is meaningful because analyzing infrastructure tourism gives an opportunity to understand the changing nature of contemporary tourism as well as offering useful implications for tourism industry of Korea.

핵심용어(key word) : 인프라투어리즘(Infrastructure tourism), 일본(Japan), 관광정책(Tourism policy), 관광개발(Tourism development)

* 본 논문은 2022학년도 목포대학교 연구년 교수 지원 사업에 의하여 연구되었음

** 목포대학교 관광경영학과 부교수, wsshim@mokpo.ac.kr

*** (교신저자) 가천대학교 관광경영학과 부교수, cshim@gachon.ac.kr

I. 서론

현대관광의 대표적 특징 중 하나는 관광의 대상이 갈수록 확장된다는 것이다. 전통적인 관점에서 관광의 대상은 수려한 자연경관이나 가치 있는 문화유산 등에 주로 한정되었으나 최근 관광객들이 찾는 장소나 참여하는 활동을 살펴보면 방문한 지역의 모든 유·무형의 요소가 관광의 대상이 되고 있음을 볼 수 있다(Hall & Williams, 2020; Paulauskaite et. al., 2017; Shim & Santos, 2013). 예를 들어 서울을 찾는 관광객들은 고궁, 박물관 등도 여전히 방문하지만, 주거지역이나 대학 캠퍼스, 대형마트를 방문하기도 하고 작은 무명의 동네식당에서 식사를 즐기기도 한다. 관광대상의 확장은 여행이 현대인 삶의 일부가 되고 더 자주 관광에 참여하게 되면서 관광활동의 영역이 넓어지고 있는 과정에서 필연적인 결과라고 볼 수 있다. ‘관광의 일상화, 일상의 관광화’로 요약될 수 있는 현대관광의 큰 흐름은 관광개발, 관광마케팅, 관광정책 등의 영역에서 기존의 방식에 근본적인 변화를 요구하고 있다(고동완, 2016; 조광익·심창섭, 2022).

이런 맥락에서 2013년 이후 일본에서 적극적으로 추진되고 있는 ‘인프라투어리즘(インフラツーリズム)’ 정책은 변화하는 현대관광의 환경을 이해하고 향후 방향을 모색하는데 있어 매우 흥미로운 사례라고 볼 수 있다. 지역에 위치한 댐, 교량, 방수로 등 인프라시설을 관광 목적으로 개방하여 관광객이 인프라시설의 운영과정을 이해하고 쉽게 경험하지 못한 공간에 진입하여 특별한 경관을 조망하는 등의 활동을 의미하는 인프라투어리즘은 최근 일본의 관광정책의 핵심전략으로 자리매김하고 있다. 우리나라보다 앞서서 인구감소와 지방소멸, 수도권 집중 등의 문제를 겪은 일본은 2000년대 초반 이후 관광산업을 지역의 재도약을 위한 핵심수단으로 인식하고 ‘관광입국(觀光立國)’이라는 비전 아래 지역의 관광매력을 확충하기 위한 관광전략을 지속적으로 추진하고 있다. 인프라투어리즘은 새롭고 특별한 경험을 원하는 현대관광객들의 욕구에 잘 부합할 수 있는 혁신적인 관광유형으로서 국토교통성 차원의 체계적인 정책적 지원이 진행되고 있다(심원섭·김혜원·심창섭, 2022; 일본 국토교통성, 2019).

일본의 인프라투어리즘 정책은 관광연구에서 최근의 관광객 행동의 변화를 이해하기 위해 활용되어 온 탈근대관광, 진정성, 방문자경제 등의 개념을 잘 반영하고 있으며 새롭게 변화하는 관광환경에서 관광정책 및 개발전략을 수립하고자 하는 공공부문 및 관광산업계에도 의미 있는 시사점을 제공할 것으로 보인다. 그러나 인프라투어리즘 정책이 일본 관광정책의 핵심전략으로 추진된 지 약 10여 년의 시간이 지난 상황이지만 이 정책의 중요성에도 불구하고 아직 국내에서 이 정책을 자세히 소개하거

나 분석한 사례는 거의 없는 상황이다. 일부 정책연구(문화체육관광부, 2020; 한국문화관광연구원, 2019, 2020)에서 인프라투어리즘 정책을 사례 중 하나로 다루고 있지만 세부적인 정책의 추진과정에 대한 정보를 제공하는데 한계를 지니고 있다.

따라서 본 연구에서는 국내에서 접근이 가능한 온라인 자료를 바탕으로 일본 인프라투어리즘 정책의 개념, 추진배경 및 경과, 주요 정책수단, 대표 사례, 향후 과제 등의 순서로 대해 상세히 소개하고 이 정책이 지니고 있는 이론적 의의와 국내 관광정책에의 시사점을 도출하고자 한다. 본 연구에서 일본의 인프라투어리즘은 향후 국내의 인프라투어리즘 추진 과정에서 필요한 실무적 시사점을 제공해줄 수 있는 연구의 대상임과 동시에 변화하는 현대관광, 더 나아가 현대사회의 특징을 이해하기 위한 하나의 흥미롭고 의미 있는 현상으로 접근되었다.

II. 일본 인프라투어리즘 소개*

1. 인프라투어리즘의 개념

‘인프라투어리즘’은 사회기반시설 즉, 인프라스트럭처(Infrastructure)를 의미하는 ‘인프라’와 관광을 의미하는 ‘투어리즘’의 합성어이자 신조어로서 2013년 일본에서 처음 사용된 것으로 알려지고 있다. 일본에서 인프라투어리즘은 평소 일반인이 방문하기 어려운 토목시설이나 공공시설 등 인프라시설을 관광객에게 개방하여 관광자원으로 활용하는 것을 의미한다. 협의의 인프라투어리즘 대상은 댐, 다리, 터널, 공항 등의 토목시설로 한정될 수 있지만 2016년 이후에는 영빈관, 황궁, 공공기관 등 공공시설까지 유사한 맥락에서 관광객을 위한 개방이 추진되고 있다. 또한 이미 운영되고 있는 시설뿐만 아니라 계획단계 또는 공사 중인 시설이나 현재는 이용되지 않고 있는 시설까지 포함되어 시설의 변화를 체험할 수 있도록 하고 있다.

일본 국토교통성은 인프라투어리즘의 방향성을 1) 인프라에 대한 이해 심화, 2) 지역으로의 유동인구의 유입, 3) 지역사회와의 협업을 통한 개발의 세 가지로 제시하고 있다. 또한 인프라투어리즘의 매력을 4가지의 측면에서 설명하고 있는데 1) 거대한 구조물의 역동적인 경관을 즐길 수 있다는 점, 2) 평소애 가기 힘든 장소에서 자극을

* 본 연구에 포함된 일본의 인프라투어리즘 정책에 관한 내용은 일본 국토교통성의 인프라투어리즘 포털사이트 및 인프라투어리즘 전문가간담회 자료, 일본에서 진행된 인프라투어리즘 학술연구인 Takeda & Hachima (2015), Abe(2017) 그리고 문화체육관광부(2020) 및 한국문화관광연구원 (2019, 2020)의 자료를 바탕으로 연구자가 재구성하였다.

받거나 새로운 발견을 할 수 있다는 점, 3) 인프라 시설의 목적이나 설치 배경에 대해 이해할 수 있다는 점, 4) 인프라 시설 주변 지역의 관광자원을 즐길 수 있다는 점을 제시하고 있다. 일본의 경우 자연재해가 많은 특징을 갖고 있어 지역의 인프라시설이 각 지역의 자연환경적 특성을 고려해 설치되어 지역의 정체성을 반영하고 있는 점도 인프라투어리즘이 추진될 수 있는 요인이라고 할 수 있다.

인프라투어리즘은 토목시설의 역할과 필요성에 대해 일반대중에게 홍보하는 것을 위해 시작되었지만, 지역사회 협력을 통한 관광자원화를 통해 재미를 부가하고 더 나아가 주변 관광자원과의 연계를 통해 방문객의 체류기간을 늘리고 지역활성화에 기여하는 단계로 발전해 나갈 것으로 기대되고 있다. 요컨대, 인프라투어리즘은 인프라 시설에 대한 이해를 심화하는 것을 목적으로 지역사회와 협력하여 방문하기 어려운 인프라시설의 내부와 현재 경관 등 특별한 경험을 방문자에게 제공하여 지역의 유동 인구를 늘리고 지역활성화에 기여하고자 하는 관광정책으로 정의될 수 있다.

2. 추진배경 및 경과

2000년대 초반부터 관광산업의 중요성에 대해 다시 정책적 관심을 쏟기 시작한 일본은 1963년 제정된 「관광기본법」을 2006년 「관광입국추진기본법」으로 전면 개정하면서 관광산업을 전 국가적 적극 육성하기 시작했다. 인구감소로 인해 내수를 통한 지역경제 유지에는 한계가 있는 상황에서 글로벌화로 인해 국제관광이 급속도로 성장하면서 경제대책으로서 관광을 통한 국가의 번영을 꾀하는 관광입국 정책을 추진하게 된 것이다. 법적 근거가 마련되면서 2007년에는 마스터플랜인 「관광입국추진기본계획」이 수립되었으며 2008년에는 관광입국을 위한 효율적이고 책임 있는 행정을 위해 「관광청」이 발족되었다. 5개년 중기계획인 「관광입국추진기본계획」은 2007년 이후 2012년, 2017년 추가로 수립되었으며 초기 목표 달성이 이루어진 2016년에는 「내일의 일본 관광비전」을 수립해 다음 목표를 설정하였다. 관광입국의 체계적인 추진과 점검을 위해 2013년부터는 매년 총리 주재로 전 부처의 장관이 참여하는 「관광진흥자료회의」를 개최하여 부처 간 연계를 도모하고 있으며 이 회의에서는 「관광비전실현프로그램」을 발표해 각 부처의 관광입국 관련 정책추진 상황을 점검하고 차년도 사업을 구체적으로 제시하고 있다.

「관광입국추진기본법」과 「관광입국추진기본계획」을 바탕으로 지난 20여 년간 적극적으로 추진되고 있는 일본의 ‘관광입국’ 정책의 핵심적 지향점은 관광을 통해 지역이 다시 활력을 얻을 수 있도록 하는 데 있다. 기존의 ‘국내관광’이나 ‘방일관광’의

들에서 벗어나 ‘지역관광’의 측면에서 지역이 저마다 특색있는 매력을 갖고 국제적으로도 경쟁력 있는 여건을 갖추 수 있도록 함으로써 도쿄에서 오사카로 이어지는 골든루트(Golden route)에의 편중을 완화하고 ‘지방창생(地方創生)’을 달성하는 것을 목표로 다양한 세부정책들이 등장하고 있다. 본 연구의 주제인 인프라투어리즘 정책 역시 2000년대 초반 이후 일관되게 추진되고 있는 관광입국을 통한 지방창생이라는 정책적 흐름 속에서 이해될 필요가 있다.

인프라투어리즘은 2013년 발표된 「관광입국 실현을 위한 액션프로그램」에서 외국인관광 수용태세 개선을 위한 매력 있는 관광지역 만들기 전략의 하나인 ‘뉴투어리즘의 창출’에 포함되어 처음 공식적으로 정부 정책에 포함되기 시작하였다. 세계적 수준의 내진설계 등이 포함된 선진적 건축물, 독특한 인프라시설 등을 관광자원으로 활용하는 인프라 투어리즘의 첫 등장이었다. 관광의 일상화로 인해 관광자원의 범위가 점점 넓어지고 있는 상황에서 동일본 대지진 이후 빈번하게 발생한 대규모 자연재해로 인해 인프라시설에 대한 관심이 증가했으며 댐이나 교량 등 토목공학에 특별한 관심을 갖는 애호가층의 증가까지 더해지면서 인프라시설이 관광대상으로서 관심을 받기 시작한 것으로 볼 수 있다. 여기에 스마트폰과 SNS의 보급으로 인해 특별한 사진을 촬영할 수 있는 공간이 관광객의 관심을 받게 된 점도 인프라투어리즘 등장의 배경 중 하나로 이해할 수 있다.

2014년, 2015년의 「관광입국 실현을 위한 액션프로그램」에서도 매력 있는 지역을 만들기 위한 방안 중 하나로서 인프라 투어리즘을 포함하였으며 특히 댐, 대교, 하수도 등 토목시설의 관광자원화의 추진과 여행사와의 제휴를 통한 여행상품화를 제시하였다. 2013~2015년의 시기에는 인프라투어리즘이라는 새로운 유형의 관광자원화 방안이 등장했다는 것에 의의가 있으나 방향성 제시에 머물렀으며 세부적인 실행전략으로 구체화 되지는 못한 한계를 지니고 있었다.

그러나 인프라투어리즘은 2016년 발표된 「관광비전실현프로그램」에서 제시된 총 35개의 전략 가운데 ‘매력적인 공공시설·인프라의 대담한 공개·개방’이라는 이름으로 가장 첫번째로 포함되는 등 위상이 크게 높아졌다. 구체적인 실행전략으로는 기존의 댐, 대교, 하수도 등 토목시설의 관광자원화 이외에 아카사카 및 교토 영빈관, 황궁, 총리관저, 조폐국, 일본은행 등 공공시설을 관광객에게 적극적으로 개방하고 지속적으로 공공시설을 발굴해 개방하고자 하였다. 또한 인프라투어리즘 포털사이트를 오픈하여 시설별로 정확한 정보를 제공하고자 하였다. 2017년부터 2020년까지 매년 발표된 「관광비전실현프로그램」에서도 인프라투어리즘은 일본 관광정책에서 가장 우선적인 전략으로 제시되었으며 공공시설의 관광 목적 개방에 필요한 기반여건의 정비, 스마트기술의 도입, 해외홍보의 강화 등이 추가적으로 진행되었으며 새로운 공공

시설이나 인프라가 사업의 대상으로 지속적으로 확장되었다. 인프라투어리즘 전체 방문자 수는 2017년까지만 확인되는데 약 160만 명으로 추산되고 있으나 그 가운데 약 112만 명을 차지하는 등대와 크루즈는 인프라투어리즘 등장 이전에도 운영되고 있었다는 점을 고려할 때 순수한 인프라투어리즘 방문자 수는 약 50만 명인 것으로 추산된다.

특히 인프라투어리즘이 시작된지 만 5년이 지난 2018년부터는 ‘인프라투어리즘 전문가 간담회’를 총 9회에 걸쳐 개최하여 인프라투어리즘의 부가가치 증진 및 확대 발전을 위한 논의를 지속적으로 진행하고 있다. 또한 2019년에는 ‘인프라투어리즘 확대 안내서 : 시험판’을 발간하고 ‘인프라투어리즘 매력 2배 향상 프로젝트’를 통해 확대를 추진하였는데 5개의 시범지구를 선정하여 구체적인 성공사례를 만들어 나가고 실험적 시도를 통한 결과를 다른 사업대상지에 적용해 나가고 있다. 이 프로젝트를 통해 2017년 약 50만 명 수준인 인프라투어리즘 방문자 수를 2020년까지 100만 명까지 끌어올리는 것을 목표로 하고 있다. 그러나 2020년 초부터 발발한 코로나19의 영향으로 정확한 방문자 수는 집계되지 못하고 있는 상황이다.

3. 주요 정책수단

1) 인프라투어리즘 포털사이트

인프라투어리즘은 2013년 정부 정책에 등장했지만 2016년 이후 적극적으로 추진되었다고 볼 수 있는데 이 과정에서의 대표적인 정책수단이 2016년 오픈한 인프라투어리즘 포털사이트*이다. 이 포털사이트에서는 인프라투어리즘의 개념과 매력에 대해 쉽게 설명하고 있으며 전국의 모든 인프라투어리즘 시설을 지역별, 테마별로 검색해 세부정보를 확인할 수 있도록 하고 있다. 특히 <표 1>과 같이 7개의 유형과 10개의 테마로 시설을 구분하여 관심사에 따라 방문할 인프라시설을 검색할 수 있도록 하고 있다. 이외에도 꼭 방문하면 좋을 인프라시설을 별도로 선정해 구체적인 정보를 제공하고 있으며 인프라투어리즘을 통해 촬영한 멋진 사진을 응모 받아 게시해 인프라투어리즘의 매력을 홍보하는데 노력하고 있다. 인프라투어리즘과 관련된 외부 자료를 찾아볼 수 있도록 링크를 제공하고 있으며 영어로도 정보검색이 가능하도록 하고 있다. 포털사이트 이외에도 인프라투어리즘 공식 Facebook 페이지**도 운영하고 있다.

* www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/infratourism/

** www.facebook.com/mlit.infratourism/

〈표 1〉 일본 인프라투어리즘 테마

구분	세부사항	
유형	도로	도로, 자동차도둑, 교량, 터널, 자전거도로 등
	하천	제방, 수문, 갑문, 둑 등
	댐	댐 등
	공항	공항, 공장 등
	사방둑	산사태 막이둑, 홍수막이 둑 등
	하수도	하수처리장, 관로시설 등
	항만	쿠루즈, 공장야경, 녹지광장, 여객터미널 시설 등
테마	전통에 색을 입히다(風物詩を彩る)	
	역사적 유산(歴史的遺産)	
	일년에 한번만 경험가능(年に一度だから楽しい)	
	관광명소(観光名所)	
	아이디어 승부(アイデア勝負)	
	지금이 제철(今が旬です!)	
	지역에 뿌리를 둔 인프라(地域に根付くインフラ)	
	열심히 공부(いっぱい勉強)	
	희귀물건·비경·재발견(レアもの・秘境・再発見)	
	기타	

출처 : 일본 인프라투어리즘 포털사이트를 바탕으로 연구자가 재구성

2) 인프라투어리즘 전문가 간담회

2013년 시작된 인프라투어리즘이 만 5년이 지난 2018년에는 인프라투어리즘의 부가가치를 높이고 지역 및 민간과 연계해 사업이 전개 및 발전되기 위해 필요한 방안을 폭넓게 논의하기 위하여 ‘인프라투어리즘 전문가 간담회(インフラツーリズム有識者懇談會)를 개최하기 시작하였다. 2018년 11월 9일 첫 회의가 진행된 이후 2022년 9월 21일까지 총 9회의 회의가 개최되었으며 관광, 도시 등의 분야의 학계전문가 5인이 자문위원으로 참여해 논의를 진행하였다. 회의 내용은 일반에 공개되며 전문가 이외에도 참석을 원하는 누구나 참석할 수 있으며 코로나19가 확산된 2020년 이후에는 온라인으로 회의 내용이 중계되었다. 간담회는 회의 시점까지 인프라투어리즘의 추진 현황을 점검하고 향후 대응방안을 모색하는 것을 기본 목적으로 하고 있으며 특히 2019년부터는 ‘인프라투어리즘 매력 2배 향상 프로젝트’의 추진과 관련하여 시범지구의 선정 및 진척 상황에 대한 점검 추가 시범지구 지정 등에 대해 논의하고 의결하였다. 간담회의 내용은 웹사이트에 상세히 게재되어 누구나 접근이 가능하다.

3) 인프라투어리즘 확대 전략

2018년 국토교통성은 인프라투어리즘에 관한 조사를 진행하였다. 조사결과에 따르면 인프라투어리즘에 대해 인지하고 있는 비율이 응답자에 16%에 머물렀으나 인프라투어리즘에 흥미가 있거나 참여하고 싶은 비율은 72%로 나타났다. 특히 외국인관광객의 87%가 인프라투어리즘에 관심이 있는 것으로 조사되었다. 인프라투어리즘 확대를 위한 과제로는 홍보의 부족, 시설표시 방법의 향상, 지역사회와의 연계, 전담인력 확보, 참가자 안전확보, 수용환경 개선 등이 도출되었다. 또한 인프라투어리즘을 시설별 분석도 진행되었는데 연간 1만 명 이상 방문하는 시설은 주로 대도시 인근에 위치하고 있었으며, 대부분의 시설이 주중에만 운영하고 있으며 지방자치단체나 여행사 등이 아닌 시설관리자에 의해 직접 운영되고 있음을 확인할 수 있었다.

조사 및 분석결과를 바탕으로 2019년에는 ‘인프라투어리즘 확대를 위한 가이드’가 발간되었는데 이 가이드에는 1) 방문자 유인 방안, 2) 추가 방문자 유인 방안, 3) 지속가능한 개발 방안의 3단계로 이루어진 전략이 제시되고 있다. 첫째, 방문자 유인 방안으로는 인프라시설 및 시설로 인해 창출된 공간의 활용과 정보의 직접 발신 및 다양한 단체와의 연계 발신 등이 제시되어 있다. 둘째, 추가 방문자 유인방안으로는 민간기업과의 연계, 현장 수용환경 개선, 주변시설과의 연계, 사고방지 방안 등이 제시되었다. 셋째, 지속가능한 개발 방안으로는 협의회의 운영, DMO 및 여행사와의 연계, 주변 관광자원과의 결합, 다언어 지원 등이 제시되었다.

또한 방문자의 규모에 따라 서로 다른 전략을 제시하였다. 인프라투어리즘을 시작한 초기에 인프라시설의 지명도 향상이 필요한 경우에는 시설의 특성을 파악해 시설고유의 매력을 높이는 것이 필요하다. 방문이 일정 정도 이루어지지만, 추가적인 증가가 필요한 시설의 경우에는 시설의 특성과 매력을 홍보하고 방문자의 만족도를 높이는 것이 필요하다. 마지막으로 이미 많은 방문자가 방문하는 경우에는 지역과의 긴밀한 연계를 통해 시설 방문자를 지역으로 유도하여 지역활성화를 모색하는 것이 필요하다.

2019년 7월부터는 인프라투어리즘의 추가적인 확대를 목표로 ‘인프라투어리즘 매력 2배 향상 프로젝트’가 진행되었는데 여기에는 시범지구의 선정 및 선도전략 추진, 국내·외 홍보 강화, 인바운드 대응 강화 등이 포함되어 있다. 특히 간담회의 논의를 바탕으로 시범지구를 선정하여 주요 전략을 실험적으로 적용해 본 후 그 결과를 바탕으로 다른 인프라시설로 확대해나가고자 하였다. 2019년에 5개 지구(나루코담, 하치바담, 아마가세담, 라이시마해협대교, 쓰루타담)이 선정되었으며 2020년에 2개 지구(백조대교, 히가시가와 신규방수로)가 추가로 선정되었다. 선정된 시범지구에서는 지역

관광협회, 민간사업자 등 이해관계자가 참여하는 협의회를 구성하였으며 협의회를 바탕으로 다음과 같은 4가지의 선도전략이 적용되었다. 첫째, 인프라시설 및 주변의 관광환경을 조사하고 만족도조사 등을 통해 현재 상황을 진단하였다. 둘째, 인프라시설 및 지역자원을 바탕으로 스토리 및 시나리오를 구성하여 관광상품을 계획하고 해설 인력을 교육하였다. 셋째, 여행사나 외국인관광객, 유학생 등을 초청해 팸투어를 실시하고 설문지 및 인터뷰를 통해 관광자원으로서 매력도를 검증하고 개선점을 파악하였다. 넷째, 인프라시설이 지속가능한 관광상품으로 진행될 수 있도록 시스템을 구축하고 필요한 시설물을 정비하였다. 시범지구에서의 선도전략이 적용되는 과정 및 이 과정에서 도출되는 시사점은 전문가 간담회에서 지속적으로 검토되어 해당 사업 및 인프라투어리즘 전반에 대한 방향성 설정에 활용되었다.

4. 대표 사례*

〈표 2〉 일본 인프라투어리즘 대표 사례

시설유형	사례	지역	세부사항
댐	나루코댐	미야기현 오사키시	<ul style="list-style-type: none"> 일본자체기술로 완공된 최초의 댐 4-5월 골든위크에 방류 실시
	쓰루타댐	가고시마현 사쓰마군	<ul style="list-style-type: none"> 전 세계적으로 드문 돛형 아치식 콘크리트댐 지하3층 전망대, 소주저장 타일캡슐 등 설치
	아마가세댐	교토부 우지시	<ul style="list-style-type: none"> 도시지역인 우지시내에서 도보로 접근가능 철새서식지 및 벚꽃 및 단풍명소로 유명
교량	백조대교	홋카이도 무로란시	<ul style="list-style-type: none"> 일본야경유산으로 선정된 야경명소 크루즈, 돌고래투어 등과 연계관광 가능
	구루시마 해협대교	에히메현 이마바리시	<ul style="list-style-type: none"> 총연장 4.1km의 세계최초의 3연속 현수교 180m의 주탑에서 360도 파노라마 전경관람
기타	히가시가와 신규방수로	고치현 다카오카군	<ul style="list-style-type: none"> 일본에서 가장 긴 터널방수로 완공 전의 건설현장을 해설투어 가능

1) 나루코댐(鳴子ダム)

미야기현 오사키시에 위치하고 있는 나루코댐은 1951년 착공해 1956년 완공되었으며 외국기술 없이 일본 자체기술로 건설한 최초의 댐으로 알려져 있다. 나루코댐으로 인해 만들어진 인공호수인 아라오호와 인근 숲은 아름다운 경관을 형성하고 있으며 특히 매년 4월말~5월초의 골든위크에 방류를 실시하는데 94.5m에서 댐의 물이 흘러

* 대표사례는 2019년 이후 ‘인프라투어리즘 매력 2배 향상 프로젝트’를 통해 시범지구로 지정된 곳이자 인프라투어리즘 포털사이트에서 선정해 제공하고 있는 6개 시설로 선정하였음

내리는 장면은 매력적인 장면으로 꼽히고 있다. 인프라투어리즘은 1시간 또는 2시간 코스로 구성되는데 조각실, 옥상, 터널, 댐 내부, 댐 상단, 댐 하부 등을 둘러보며 댐의 역사와 역할을 배우고 댐의 시스템에 대해 이해할 수 있으며 자연경관과 주변에 서식하는 조류 등 생물을 관찰할 기회도 주어진다. 2016년에는 건설 60주년을 기념해 댐을 제방을 배경으로 콘서트를 개최하기도 했다. 시범지구로 지정이 되면서 오사키시 관광공사를 중심으로 한 관광 관리시스템을 구축하고 자자체, 관광협회, 지역학교, 댐 관리회사 등이 참여하는 ‘나루코댐 수원지역 비전실행위원회’가 구축되었다. 또한 조명과 경사를 이용한 콘텐츠 개발이 제안되었으며 수도권 방문자, 고소득자, 초·중학생 등 참가자 유형에 따른 맞춤형 콘텐츠 및 관광상품 설계가 진행되었다. 이 과정에서 노르딕워킹투어, 관광택시투어 등 다양한 상품이 출시되었다.

2) 쓰루타댐(鶴田ダム)

가고시마현 사쓰마군에 위치한 쓰루타댐은 높이 117.5m로 규슈에서 가장 높은 중력식 콘크리트댐으로 1966년 완공되었다. 쓰루타댐은 댐을 가까이서 올려다볼 수 있는 지하 3층에 위치한 전망대가 설치되어 있어 인프라투어리즘에 효과적으로 활용되고 있으며 관광객을 위한 전담 해설사를 배치해 흥미롭고 전문적인 해설을 제공하고 있다. 특히 댐이 위치한 사쓰마군 사츠마초가 고구마소주로 유명하다는 점을 착안해 댐의 내부에 소주를 저장할 수 있는 장소를 제공하는 ‘쓰루타댐 소주저장 타임캡슐’을 설치하고 있으며 댐의 경관을 조망할 수 있는 레스토랑에서 댐의 형태를 착안한 요리인 ‘댐 카레’와 ‘댐형 볶음밥’을 판매하고 있다. 회당 20명씩 매일 3회의 투어를 실시하는데 60분 및 90분 투어를 제공하고 있다. 투어에서는 댐관리소, 댐 내부, 방류게이트, 전망대, 증설게이트실 등을 둘러보며 댐의 운영과정과 특별한 경관을 즐길 수 있다. 시범지구 지정을 통해서 인프라투어리즘의 지속가능한 발전을 위한 운영체제 확립이 추진되었으며 지역의 이해관계자가 참여하는 ‘쓰루타댐 인프라투어리즘 진흥협의회’를 구성할 수 있도록 했다. 또한 인근의 온천 리조트와 협업해 프리미엄 상품을 출시하는 등 지역의 기존 자원과 결합한 상품의 출시, 외국어 안내물의 제작, SNS 및 OTA를 통한 홍보 등도 제안되었다.

3) 아мага세댐(天ヶ瀬ダム)

교토부 우지시에 위치한 아мага세댐은 일본 최대 호수인 비와호에서 유일하게 유출되는 우지가와강에 설치되어 있다. 아мага세댐은 전 세계에서 몇 안되는 돛형 아치

식 콘크리트댐으로 수압의 대부분을 양안의 암반에 전달함으로써 제방을 얇게 할 수 있어 부드러운 곡선이 매력적인 경관을 형성한다. 아마가세댐으로 만들어진 호수에는 다양한 철새가 서식하고 있으며 댐 주변은 벚꽃 및 단풍명소로 잘 알려져 있다. 아마가세댐은 도시지역인 우지시내와 매우 인접해있으며 시내부터 도보로도 접근이 가능한 특징을 갖고 있다. 아마가세댐의 경우 지자체 및 지역관광협회, 지역상공회의소 등이 참여하는 DMO가 인프라투어리즘의 운영에 적극 관여하고 있다. 투어에 참여하게 되면 아마가세댐의 역할 및 현재 진행 중인 리모델링의 효과에 대해 이해할 수 있으며 수면 40m 깊이에 위치한 댐 설비의 장대함 등을 관람할 수 있다. 10명 이상의 단체의 투어를 수시로 접수받아 희망하는 코스와 시간으로 투어를 운영하고 있다. 우지시 관광안내소에서는 아마가세댐 인프라투어리즘을 위한 별도의 전단지 제작해 ‘우지의 또 다른 관광명소인 아마가세댐’이라는 캐치프레이즈로 홍보를 진행하고 있다. 시범지구 지정 후 팸투어 및 전문가간담회 등을 통해 학생 등 참가자의 연령에 따른 차별화된 해설이 필요하다는 점과 사전 설명보다는 현장설명을 위한 시간을 늘려야 한다는 점, 보다 체계적인 안전관리가 필요하다는 점이 지적되었다.

4) 백조대교(白鳥大橋)

홋카이도 무로란시에 위치한 백조대교는 동일본 최대의 현수교로 알려져 있으며 1998년 완공되었다. 기온이 낮고 적설량이 많은 지역의 특성상 백조대교의 건설의 과정은 당시에는 세계 최초의 최첨단 기술의 집대성으로 이루어졌다. 백조대교는 무로란 시내의 다양한 위치에서 바라볼 수 있는데 그 장소에 따라 다채로운 경관을 창출한다. 특히 백조대교의 야간조명이 잘 알려져 있는데, 2008년에 일본야경유산으로 지정되기도 했다. 백조대교의 인프라투어리즘에 참가하게 되면 평소에는 출입이 제한되는 주탑에 올라 해발 100m에서 절경을 즐길 수 있으며 기상상황이 좋은 경우 인근의 아리주산, 양발산 등의 대자연을 360도 파노라마로 즐길 수 있다. 민간여행사가 신청을 받아 투어를 운영하고 있는데 주탑 관람과 크루즈 탑승을 포함한 2시간 소요의 투어가 진행된다. 인근에 위치한 백조대교 기념관에는 건설 당시의 자료 등 프로젝트의 역사를 경험할 수 있고 카페에서는 지역 명물인 타마야키 및 메추리알로 만든 소프트 아이스크림 등을 맛볼 수 있다. 인근 지역에서는 야경이 유명한 무로란의 특징상 야간크루즈가 가능하며 돌고래관찰 투어도 가능하다. 시범지구로 지정된 이후 OTA 등 새로운 판매채널을 구축하는 것이 제안되었으며 팸투어 및 전문가 의견조사에서는 날씨 등으로 인해 중단된 경우 대안 마련이 필요하다는 점과 강점인 사진촬영에 대한 부분을 좀 더 강조하는 것이 필요하다는 의견, 크루즈의 정비가 필요하다는 의견, 방

한 대책이 필요하다는 의견 등이 제시되었다.

5) 구루시마해협대교(來島海峽大橋)

에히메현 이마바리시에 위치한 구루시마해협대교는 총연장 4.1km로 혼슈와 시코쿠를 잇는 시마나미 바닷길의 시코쿠측 최초의 다리이다. 11년의 건설 기간 끝에 1999년에 개통하였으며 세계 최초의 3연속 현수교로 알려져 있다. 엄청난 다리의 규모와 자연경관을 배려해 설계되어 조화롭고 아름다운 모습을 갖추고 있으며 구루시마해협의 전망을 즐길 수 있고 아름다운 야경이 유명하다. 2019년에는 내셔널자전거 루트에 지정되는 등 자전거 애호가들의 성지로도 알려져 있다. 투어에 참여하게 되면 높이 180m의 주탑을 엘리베이터로 단번에 올라가 계절과 날씨에 따라 다양해지는 360도 파노라마 전경을 즐길 수 있다. 시범지구로 지정되면서 지자체, 관광협회, 민간 기업 등이 참여하는 ‘구루시마 해협대교 인프라투어리즘 추진회의’가 구성되었으며 현재 체계가 부족한 투어프로그램에 대한 설계가 진행되었는데 주탑 등반, 대들보 외 부작업차량체험, 구루시마해협 조수관측과 바베큐식사까지 포함되는 투어가 제안되었다. 투어는 엘리베이터 용량으로 제한된 인원만 이용이 가능하기 때문에, 고부가가치 상품으로 설계가 진행되었다. 또한 이 투어프로그램을 운영할 민간운영사를 모집하는 절차를 지원하였다. 팸투어 및 전문가조사에서는 외국인 관광객에 대한 배려부족, 해설의 전문성 부족, SNS를 활용한 홍보 부족 등이 지적되었다.

6) 히가시가와 신규방수로(日下川新規放水路)

고치현 다카오카군에 위치한 히가시가와 신규방수로는 2014년 발생한 태풍으로 인해 막대한 침수피해가 발생하자 2015년에 계획되어 2017년 완공되었다. 터널 연장 5,130m로 일본에서 가장 긴 터널 방수로로 알려져 있다. 이 방수로는 인프라투어리즘을 통해 방수로와 수해와의 관계 및 역사를 이해할 수 있는 기회를 제공한다. 특히 완공 전의 방수로 건설 현장을 손전등과 헬멧, 장화를 착용하고 돌아는 특별한 경험을 통해 다양한 첨단 터널 건설 장비와 기술을 체험할 수 있도록 했다. 시범지구로 선정된 이후 양질의 해설사 양성 및 투어의 구체화를 위한 노력이 지속되었다. 팸투어와 전문가간담회를 통해 투어의 교육내용에 대한 명확한 콘텐츠가 필요하다는 의견, 사전 교육이 필요하다는 의견 등이 제시되었다.

5. 향후 과제

‘인프라투어리즘 전문가 간담회’에서는 현재까지의 간담회 결과를 바탕으로 인프라투어리즘의 발전을 위한 다음과 같은 4가지 과제를 제시하고 있다.

첫째, 인프라투어리즘 투어프로그램의 고도화이다. 기존 투어프로그램의 현황 및 평가를 바탕으로 문제점을 도출하고 각 시설의 독특한 매력과 가치를 파악하여 방문객의 관점에서 흥미로운 요소를 도출하는 것이 필요하다. 투어의 경로를 바탕으로 가이드 시나리오 및 매뉴얼을 작성하고 투어가 수익성 있는 사업으로 상업화할 수 있는 가능성을 검토하는 것이 요구된다. 이를 바탕으로 민간영역에서 인프라시설을 활용한 관광상품 개발이 가능한지 검토되어야 한다.

둘째, 인프라투어리즘과 지역관광자원과의 연계이다. 인프라투어리즘도 각 지역의 관광진흥계획에 기초하여 국내·외 목표군을 설정하고 목표군의 관광행태에 부합할 수 있도록 주변 관광자원과 인프라시설을 연계한 스토리를 개발하는 것이 필요하다. 또한 주변 관광자원을 연계하여 반일, 1일 관광상품으로 구축이 필요하며 이를 위해서는 지속적인 팸투어 등을 통한 검증 및 재단장이 요구된다.

셋째, 인프라투어리즘 관리시스템의 구축이 필요하다. 민간여행사가 주도하는 실무 그룹이 중심이 되도록 하되 지역의 협의회나 지자체와의 역할분담을 고려해야 할 것이다. 운영주체 및 자문위원의 DMO 및 여행사 등록 여부를 확인하는 것이 필요하며 관광상품의 기획 및 판매유통의 과정을 체계적으로 관리하고 아웃소싱 등 운영 과정을 철저히 공개하는 것도 중요하다.

넷째, 인프라투어리즘의 실제 홍보 및 판매이다. 자체 웹사이트 및 외부포털사이트, 여행사 등의 유통채널을 활용한 판매방법을 검토하고 SNS, 잡지 등을 활용해 홍보가 진행되어야 할 필요가 있다. 각 지자체의 관광진흥과 연계해 해외 관광박람회나 비즈니스미팅, 전시 등에 공동으로 참여하는 것도 필요하다.

이외에도 언론의 적극적 활용, 관광수용태세의 개선 등이 지속적으로 이루어져야 하며 방문객을 염두에 두지 않고 설치된 시설이 많은 만큼 안전관리는 가장 중요한 요소가 될 수 있다. 또한 인프라시설의 유형과 종류가 매우 광범위한 만큼 기존의 분류 이외에도 위치나 지역전략 등을 고려해 목표설정 및 관광자원화를 추진할 필요가 있다.

III. 일본 인프라투어리즘의 이론적 의의

일본의 인프라투어리즘은 지금까지의 관광 분야에서 흔하게 찾아볼 수 없는 새로운 유형의 관광 현상임에 틀림없다. 그러나 인프라투어리즘을 관광산업에서 일시적으로 부각되는 트렌드 또는 우연히 등장한 현상으로 접근하기보다는 지금까지 관광의 역사적 맥락 속에서 왜 현시점에서 이러한 관광 현상이 등장하게 되었는지 그 의의를 고찰해 볼 필요가 있다. 즉 그동안 관광의 변화 과정을 설명해 온 주요 이론의 측면에서 인프라투어리즘이 어떤 학술적 의의를 갖고 있는지 살펴보는 것이 요구된다. 본 연구에서는 최근 관광을 사회문화적인 측면에서 이해하기 위해 많이 활용되고 있는 탈근대관광(Postmodern-tourism), 진정성(Authenticity), 방문자경제(Visitor economy)의 측면에서 인프라투어리즘을 접근해보고자 한다.

1. 탈근대관광과 인프라투어리즘

중세 이후 서양의 발전을 이끌어 온 근대성(Modernism)에 대한 반동을 의미하는 탈근대성(Postmodernism)은 20세기 후반 이후 우리 사회의 변화를 이해하는 대표적인 관점 인정받고 있다. 탈근대성에 대한 논의는 최근 빠르게 변화하는 관광산업을 이해하기 위해 활발히 적용되고 있는데 이를 포괄하여 탈근대관광(Postmodern tourism)이라고 할 수 있다. 합리성이나 보편성, 객관성이 강조되어 온 전통적인 관광과 달리 탈근대관광에서는 관광이라는 현상을 이해하는 데 있어 다양성, 우연성, 해체 등의 가치를 중시하고 있다(Eco, 1986; Urry, 1990). 탈근대관광의 특징으로는 1) 모호해지는 관광과 일상의 구분, 2) 관광의 영역의 확장, 3) 관광객의 주관성의 강조 등을 꼽을 수 있다(조광익·심창섭, 2019; Uriely, 2005)

경제수준 향상과 여가시간의 증대, 교통의 발달로 관광은 더 이상 특별한 것이 아닌 누구나 참여하는 일상의 일부가 되었으며 관광참여의 증가는 전통적인 관광자원 뿐만 아니라 지역의 일상 자체가 관광의 대상이 되는 탈근대관광의 환경을 형성하고 있다. 영역 간 경계가 모호해지는 탈근대관광에서는 일상/비일상, 관광객/지역주민, 일/여가 등의 이분법적 사고가 무의미해지고 관광의 융복합화, 다기능화가 가속화되고 있다(Shim et al., 2022). 탈근대시대 다원화된 욕구를 가진 관광객들 누구에게나 보편적으로 매력적일 수 있는 관광대상이 존재할 수 없는 상황에서 일본의 인프라투

어리즘은 다양한 유형과 성격의 인프라시설을 관광대상으로 활용함으로써 탈근대 관광환경에서 요구되는 다채로운 관광매력을 위한 지역의 소중한 자산으로 활용하고 있다고 할 수 있다.

2. 진정성과 인프라투어리즘

오랫동안 관광연구자들은 관광이라는 현상을 유발하는 관광객들의 다양한 동기의 이면에 있는 근원적 욕구를 진정성(Authenticity)에 대한 추구라고 설명해 왔으며 진정성의 세부차원으로는 객관적, 구성적, 실존적 진정성 등을 제시하였다. 특히 MacCannell(1973)은 객관적 진정성을 설명하면서 관광객은 방문한 지역의 고유하고 살아있는 '진짜'를 경험하고자 하며 연출된 관광지 이면에 있는 자연스러운 지역의 일상적인 공간으로 진입하고 싶은 욕구를 지닌다고 주장했다. 일본의 인프라투어리즘은 관광객을 위해 준비된 것이 아닌 고유의 기능을 갖고 있는 인프라시설을 관광자원으로 활용하는 것으로써 관광객 입장에서 지역의 현재를 깊숙이 들어가 실제로 경험할 수 있는 현대적 진정성(Conetmeporay authenticity)의 공간으로 인식될 수 있다(조은경·심창섭, 2018).

또한 관광객은 여행경험이 늘어나면서 진정성 등의 보다 고차원적인 욕구를 추구하게 되는 것으로 알려져 있다(Pearce, 1996). 관광 총량의 증가와 함께 풍부한 여행경험을 지닌 개별여행객이 많아지는 상황에서 인프라투어리즘은 관광자원이기 이전에 지역의 일상적인 요소와 관련된 공간으로서 다른 일반적인 관광매력물에서는 충족시키기 힘든 진정성에 대한 체험이자 고차원적이고 전문적인 욕구를 충족시킬 수 있는 기회가 될 수 있다.

3. 방문자경제와 인프라투어리즘

산업화시대의 제조업을 중심으로 한 고도성장이 주춤해지면서 서구의 국가들은 저성장이 장기화되었고 지역의 인구감소로 인한 경제적 활력의 감소가 심각한 사회문제가 되었다. 이 과정에서 적극적인 지역방문자 유치와 이들의 소비활동으로 유지하고자 하는 방문자경제에 대한 논의가 활발해졌다(강신겸, 2019; Kim, Liu & Williams). 방문자(Visitor)*는 관광객(Tourist)보다 광범위한 개념으로 교육, 업무,

* '방문자'는 최근 정주인구에 대응되는 의미로 '관계인구', '유동인구' 등과 혼용되어 사용되고 있음

친지 방문 등 다양한 목적으로 지역을 방문하는 모든 사람을 의미하며 이들이 방문한 지역에서 체류하는 시간 동안 불편함 없이 지낼 수 있는 환경을 조성하는데 초점이 맞춰지고 있다. 저성장 및 인구감소를 겪은 일본의 상황에서 인프라투어리즘은 지역에 기 조성되어 있거나 향후 조성이 되는 인프라시설에서 고유의 기능 이외에도 관광 자원으로서 가치를 추가적으로 갖게 만든 것이 필요했다고 볼 수 있다.

더 나아가 낙후된 기존 도시에 새로운 기능을 도입·창출하여 재도약을 가져오는 도시재생에 대한 관심이 높아지고 있는 상황에서 인프라투어리즘은 지역의 낙후한 인프라시설에서 고유 기능에 더해 관광콘텐츠, 관광기반시설, 관광홍보마케팅의 향상을 통해 잠재적 관광가치를 현실화시키는 정책이다. 즉 인프라투어리즘은 인프라시설이 관광이라는 수단을 통해 지역사회에 기여할 수 있는 핵심 동력으로 만드는 혁신의 과정으로 인위적이고 물리적인 변화를 최소화하고자 하는 도시재생의 관점을 잘 반영한 상징적인 사업이라고 할 수 있다.

IV. 인프라투어리즘 국내 적용 방안

1. 국내 인프라투어리즘 추진 방향

코로나19 확산 직전인 2019년 우리나라를 찾은 외국인관광객 수는 1,750만 명으로 사상 최대규모를 달성했다. 우리나라의 관광산업은 양적으로 급속한 성장을 이루고 있지만 수도권 및 제주에 관광객의 약 80% 이상이 집중하는 등 지역관광은 여전히 어려움을 겪고 있다. 또한 심각한 인구감소가 이어지고 ‘지방소멸’의 위기가 예견되면서 국가균형발전을 위한 노력이 2000년대 이후 계속되고 있지만 공공기관 및 기업의 지방이전, 투자유치, 귀농장려 등의 방식은 실제로 성과가 높지 않은 상황이다. 이에 따라 정부 및 지자체는 관광산업을 통한 유동인구 증가를 현실적인 대안으로 인식하고 정책적 노력을 지속하고 있다. 이 과정에서 관광대상의 확장이라는 최근 관광트렌드를 반영하여 웰니스관광, 생활관광, 전통시장 관광 등 다양한 융복합형 관광콘텐츠의 육성이 장려되고 있으며 관광매력물로서 잠재력을 갖추고 있는 지역의 모든 유·무형의 요소의 관광자원화가 활발해지고 있다. 인프라투어리즘은 우리보다 앞서 국토불균형과 인구감소로 인한 지방쇠퇴를 경험한 일본이 전략적으로 추진하는 관광정책으로서 유사한 상황을 겪고 있는 우리나라의 지역 정책에 반영을 검토할 필요가 있다. 인프라투어리즘은 우리나라 각 지역을 구성하고 있는 모든 다양한 요소가 지역의 다

새로운 관광자원의 일부가 되는 것을 지향하는 ‘관광 더하기’의 과정으로 접근되어야 하며 이 과정에서 지역은 관광의 관점에서 재구성될 필요가 있다.

일본의 사례를 검토할 때 국내의 인프라투어리즘 정책은 다음과 같은 세 가지 방향성을 갖고 진행되어야 할 것이다. 첫째, 고유의 기능과 정체성을 간직한 인프라시설의 관광자원화이다. 인프라시설의 관광 자원화는 고유의 기능과 정체성의 변화를 의미하는 것이 아니며 다른 일반적인 관광자원이 갖지 못하는 지역의 살아있는 일상기능 그 자체가 특별한 관광매력이 될 수 있도록 고유 기능과 정체성의 훼손을 최소화하는 것이 필요하다. 둘째, 글로벌 관광스탠다드에 부합하는 인프라시설의 관광자원화가 필요하다. 관광이 대중화되고 관광목적지 간의 경쟁이 심화되면서 내·외국인 관광객의 콘텐츠 및 기반시설에 대한 기준이 점점 높아지고 있어 관광기능의 추가가 아닌 분야별로 글로벌 관광 스탠다드에 부합한 수준으로 변화하는 것이 필요하다. 셋째, 지속가능한 운영이 담보되는 인프라시설의 관광자원화로 진행되어야 한다. 관광자원으로의 활용이 인프라시설의 사용가치 향상에 실질적이고 지속가능하게 영향을 미치는 것이 필요하며 이를 위해서는 공공지원에 의존하는 것이 아니라 관광객의 방문이 수익창출로 이어질 수 있도록 시장의 요구에 부합하는 능동적 접근이 필요하다.

2. 국내 인프라투어리즘 추진을 위한 분야별 전략

위에 제시한 방향성을 기반으로 국내에서 인프라투어리즘이 진행되는데 있어 세부적으로 고려해야 할 전략은 관광콘텐츠, 관광기반여건, 관광홍보마케팅의 세 영역별로 살펴볼 수 있다.

1) 관광콘텐츠

첫째, 관광프로그램의 개발이다. 인프라시설은 본래 조성된 목적이 관광객의 유치가 아니기 때문에 관광자원으로서 활용되기 위해서는 관광객이 참여할 수 있는 별도의 관광프로그램의 개발에 대한 지원은 필수적인 과정이다. 특히 인프라시설의 경우에는 관광객은 해당 인프라의 본래 기능이 작동하는 것을 경험하는 것이 가장 큰 목적일 수 있으므로 작동과정을 관광객이 안전하면서도 구체적으로 관람 및 체험할 수 있도록 관광프로그램에 포함되는 것이 필요하다.

둘째, 스토리발굴 및 개발이다. 지금까지 관광자원으로 활용된 적이 없거나 적극적으로 활용되지 못한 인프라시설의 경우에는 해당 인프라와 관련된 유래, 역사, 에피소

드, 인물 또는 인근 지역의 자연환경적, 사회문화적 배경과 연계한 스토리의 발굴이 필요하다. 스토리가 발굴되면 다양한 유형의 관광프로그램이나 연계상품으로 OSMU가 가능하기 때문에 관광자원으로서의 지속가능성과 일관성을 갖기 위해서는 프로그램이나 상품 개발에 앞서 스토리의 발굴에 대한 지원이 필수적이다.

셋째, 디자인 및 경관매력의 증대이다. 최근 관광트렌드의 가장 핵심적인 요소는 사진촬영 및 SNS를 통한 공유이며 따라서 관광지의 주제뿐만 아니라 관광지가 지닌 특색 있고 아름다운 디자인 및 경관이 관광객의 목적지 의사결정에 큰 영향을 미치는 것으로 알려지고 있다. 현대 관광객들에게 인프라시설이 관광자원으로서 기능하기 위해서는 디자인, 도색, 경관, 벽화, 조명 등을 필수요소의 하나로 업그레이드하는 것이 요구되며 특히 사진촬영을 위한 포토존의 설치, 조명을 활용한 야간관광 등을 가능하도록 지원이 필요하다.

넷째, 먹거리 및 살거리 확충이다. 인프라시설의 관광기능 강화를 통해 관광객이 방문할지라도 이들의 실제 소비로까지 이어지지 않으면 파급효과가 제한적일 수밖에 없어 방문한 관광객의 소비지출을 확대할 수 있는 먹거리, 살거리의 확충은 관광개발의 목표 달성을 위해 중요하다. 특히 그 장소의 지역적, 기능적 정체성과 연계되어 있어 그 장소를 방문해야만 경험할 수 있는 음식·음료나 구매할 수 있는 상품 등이 개발되어 자리를 잡도록 하는 것이 중요하며 관광객들이 구매하기 좋은 휴대성 및 이동성을 지닐 수 있도록 하는 것이 필요하다.

마지막으로, 부대프로그램 개발이다. 관광자원으로 인식되기 힘든 인프라시설에 대해 일반인 관광객의 문턱을 낮추기 위해서는 공연, 전시, 행사, 이벤트, 축제 등의 부대프로그램을 개발해 운영하는 것은 인프라시설의 이미지를 쇄신하고 관광매력을 높이는데 기여할 수 있다. 또한 일부 인프라시설이 가지고 있는 독특한 공간적 자산은 흥미로운 이벤트의 배경으로 활용될 수 있는 잠재력도 갖고 있어 자체 진행 부대프로그램 이외에도 해당 공간을 유니크메뉴로서 이용할 수 있도록 활용가치를 높이는 방안도 가능하다.

2) 관광기반여건

첫째, 관광코스 개발이 필요하다. 인프라시설이 관광자원으로 활용되는 데 있어 가장 우선적인 조건이자 지원이 필요한 사항은 관광객이 해당 인프라를 돌아볼 수 있는 탐방로, 전망대, 체험관, 기념품 매장, 식당, 카페 등의 시설로 구성된 관광코스가 조성되는 것이다. 관광코스는 기존의 기능 및 직원의 업무에 방해가 되지 않는 범위 내에서 가능하면 기존 시설의 고유성을 훼손하지 않는 범위 내에서 설치되어야 하며 관

광객의 안전 및 즐거움까지 고려한 종합적인 계획에 의해서 설치되어야 한다.

둘째, 관광안내 및 정보제공 강화이다. 관광을 목적으로 설계되지 않은 인프라시설은 다른 관광지와 달리 내부 구조 등에 대해 친숙하지 않을 수 있어 관광객의 특성을 반영한 적절한 방식의 안내 및 정보제공을 통해 관광대상이 가지고 있는 매력을 효과적으로 전달할 필요가 있다. 따라서 전체 구조를 한눈에 볼 수 있는 종합안내판의 설치 및 주요 지점에서 필요한 정보를 제공해 줄 수 있는 안내원의 배치 등이 가능하며 필요시 종합관광안내소 등의 시설이 설치되어 주변의 연계 관광까지 가능하게 할 수 있다.

셋째, 관광해설 기능 강화이다. 인프라시설은 일반적인 관광자원보다 전문지식이 없을 경우 이해도가 떨어져 관광매력을 저하할 수 있어 관광객에 대한 해설기능이 더욱 필요하며 전담 해설직원이 근무하는 경우도 있지만 최근에는 앱, 도슨트, 오디오 가이드, AR/VR 등을 활용한 무인 해설방식도 가능할 수 있다. 해설프로그램은 방문객의 국적, 연령, 동반유형, 지식수준 등의 유형에 따라 세부 집단별 맞춤형 전시해설이 이루어질 수 있는 것이 바람직하며 가능하면 무료해설보다는 구매 가치가 있는 유료 해설프로그램을 통해 고부가가치화가 필요하다.

넷째, 외국어 서비스 강화이다. 인프라시설은 우리나라의 일상적인 요소를 경험하고 싶은 인바운드 외국인관광객에게 더욱 잠재력이 높은 관광자원으로 외국인관광객을 고려해 글로벌스탠다드에 부합하는 기반 시설이 갖추어진다면 최근 급격히 늘어나고 있는 외국인 개별관광객들에게 명소로 자리매김할 수 있다. 외국인 관광객이 편리하게 이용할 수 있는 시설이 되기 위해서는 방문 전 정보탐색단계에서부터 방문 시 해설, 안내, 정보제공, 방문 후 의견수렴 등 관광의 전 과정에서 외국어 서비스가 가능한 환경이 될 수 있도록 지원이 필요하다.

다섯째, 교통 접근성 확보이다. 인프라시설은 도심에 위치한 경우도 있지만 대중교통으로 접근이 어려운 지역에 위치할 수도 있으며 본래 관광객을 고려하지 않고 조성되어 주차장의 부족 등으로 인해 콘텐츠의 매력으로 방문을 원하는 관광객일지라도 불편함을 겪게 되는 상황이 가능하다. 접근성을 향상하기 위해서는 지역의 주요 지점으로 부터 정기적으로 운영하는 셔틀버스나 지역에서 기 운영되고 있는 시티투어에 포함되는 방법이 가능할 수 있으며 지하철로부터의 안내강화, 주차장의 확보 등이 필요하다.

여섯째, 무장애관광 확대가 필요하다. 최근 관광 참여가 삶의 질에 직접적으로 영향을 미치는 기본권으로 인식되면서 누구나 불편함 없이 관광활동에 참여할 수 있도록 환경을 조성하는 무장애관광은 관광개발 과정의 기본적인 요소로 자리매김하고 있다. 무장애관광은 신체장애인뿐만 아니라 노인, 영유아동반, 저소득층 등 다양한 이유의 관광 제약을 제거하는 것이며 인프라시설에 필요한 무장애관광 요소는 추후 부

가적으로 추가되기보다는 관광자원화의 초기 단계에서 포함되는 것이 바람직하다.

마지막으로 직원 대상 관광 및 서비스 교육이 필요하다. 인프라시설이 관광자원으로 활용되기 위해서는 기존에 다른 업무를 수행하는 직원 또는 관광 업무를 위해 새로 고용된 직원에 대한 관광 관련 교육이 필요하며 부족한 관광서비스는 관광콘텐츠의 잠재력이 실제 관광성으로 거듭나는데 장애가 될 수 있다. 관광서비스 교육에는 관광객 행동에 대한 이해, 최근 국내·외 관광트렌드, 관광객용 제품 만들기, 관광홍보 마케팅, 관광객서비스 등의 커리큘럼이 포함될 수 있으며 관광담당 직원이 아니라도 관광자원으로 활용될 인프라시설의 모든 직원이 관광서비스마인드를 갖출 수 있도록 하는 것이 필요하다.

3) 관광홍보마케팅

첫째, 관광브랜드의 강화가 필요하다. 인프라시설이 관광기능을 갖기 이전의 기존 이미지에서 벗어나 대중에게 관광매력물로서 새롭고 친근하게 인식되기 위해서는 명칭의 변경이나 정체성을 잘 반영한 CI/BI, 로고 등의 개발과 홍보마케팅의 전 과정에서 적용이 필요하다. 효과적인 브랜드를 위해서는 지역의 다른 매력적인 자원과 연계하여 통합브랜드를 실시할 수도 있고 동일한 영역의 인프라 간의 통합브랜드도 잠재 관광객의 인지도 향상을 위해 지원될 수 있는 방향이다.

둘째, 온·오프라인 홍보 활동이 필요하다. 온라인 홍보는 온라인콘텐츠, 홍보영상 제작 등을 통해 진행되며 웹사이트, 온라인채널 운영 등 자체 매체를 활용하는 방식이 있을 수 있고 포털 키워드광고, SNS/블로그 등 외부 매체를 활용할 수도 있다. 오프라인 홍보 매체로는 신문, 잡지 등의 인쇄매체광고, 유동인구가 많은 주요 지점에서의 옥외광고, 관광안내소 등에서 배포하는 브로슈어 등이 포함되며 인프라시설이 위치한 인근 지역뿐만 아니라 많은 인구가 밀집한 대도시, 외국 주요 도시 등에서의 출발지 광고도 진행이 가능하다.

셋째, 팸투어 및 PPL 활용이 필요하다. 관광자원으로서 인프라시설에 대한인지도 자체가 낮을 수 있기 때문에 관광사업체, 관련 기관, 관련 미디어, 인플루언서 등이 참여하는 팸투어는 관광자원화의 초기 단계에서 필수적으로 필요한 사업이다. 잠재관광객에게 인프라시설의 관광매력을 알리고 인지도를 높이기 위해서는 TV 드라마, 뮤직비디오, 영화, 예능프로그램 등의 미디어를 활용한 PPL 형태의 홍보가 효과적일 수 있으며 이를 위해서는 제작사 및 방송사 등과의 협력이 요구된다.

넷째, 연계 여행상품 출시가 필요하다. 국내·외 관광객을 대상으로 여행상품을 출시하는 여행사와 연계하여 인프라시설을 단체여행상품에 포함하거나 인프라시설을

테마로 한 당일투어 및 옵션투어 등의 여행상품을 기획하여 운영할 수 있도록 지원할 필요가 있다. 지역의 다른 매력적인 관광자원과 연계하는 여행상품으로 설계되거나 국내의 유사한 영역의 인프라와 연계하여 전문적인 테마투어를 형성하는 것이 가능하며 각급 학교의 견학, 답사, 수학여행 등과 연계한 교육형 상품도 가능하다.

V. 결론

관광의 일상화와 관광대상의 확장 그리고 지역의 재활성화 필요성 등 관광산업을 둘러싼 최근의 환경변화로 인해 관광정책 분야에서 새로운 도전과 시도가 늘어나고 있다. 본 연구는 일본에서 지난 2013년부터 현재까지 관광정책의 핵심 전략 중 하나로 추진되고 있는 ‘인프라투어리즘’ 정책을 개념, 추진배경 및 경과, 주요 정책수단, 대표 사례, 향후 과제 등을 중심으로 살펴보고 이를 바탕으로 국내 관광학 연구 및 관광산업에 기여할 수 있는 시사점을 도출하는 것을 목적으로 하였다. 본 연구의 이론적, 실무적 시사점은 다음과 같이 요약될 수 있다.

이론적 측면에서 일본의 인프라투어리즘은 탈근대관광, 진정성, 방문자경제의 측면에서 의의를 가진다. 관광과 일상의 구분이 모호해지는 탈근대관광으로 접어드는 상황에서 인프라투어리즘은 기존에 관광 대상으로 여겨지지 않았던 인프라시설에 의미를 부여하고 관광자원화하는 탈근대적 행위라고 이해될 수 있다. 또한, 일반적으로 경험하기 힘든 인프라시설의 내부시설을 개방하여 관광자원화하는 인프라투어리즘은 연출되지 않는 살아있는 진정성을 추구하는 관광객들의 욕구를 자극할 수 있다. 마지막으로 인프라투어리즘은 방문자경제 측면에서도 의의를 갖는데 인구감소로 지방쇠퇴가 진행되는 상황에서 기존보다 사용 가치가 줄어든 인프라시설에 관광 기능을 추가하는 것은 필연적 방향이며 유동인구를 통해 지역 소비를 증가시킬 수 있다.

실무적 측면에서 인프라투어리즘이 국내에 시행되기 위해서는 관광콘텐츠, 관광기반여건, 관광홍보마케팅 영역에서 다음과 같은 전략이 필요하다. 관광콘텐츠 측면에서는 관광프로그램 개발, 스토리 발굴 및 개발, 디자인 및 경관매력 증대, 먹거리 및 살거리 확충, 부대프로그램 개발 등이 요구된다. 관광기반여건 측면에서는 관광코스 개발, 관광안내 및 정보제공 강화, 관광해설 기능 강화, 외국어 서비스 강화, 교통 접근성 확보, 무장애관광 확대, 직원 대상 관광 및 서비스 교육 등이 필요하다. 마지막으로 관광홍보마케팅 측면에서는 관광브랜딩 강화, 온·오프라인 홍보 활동, 팸투어 및 PPL활동, 연계 여행상품 출시 등이 필요하다.

본 연구는 이론적, 실무적 중요성에도 불구하고 국내에 자세히 소개된 바 없는 일본의 인프라투어리즘 정책을 통해 다양한 시사점을 도출했으나 학술연구로서 다음과

같은 한계를 갖는다. 우선, 국내에서 접근이 가능한 온라인 자료를 바탕으로 분석이 진행되어 일부 영역에 있어서는 충분한 내용을 제공하지 못한 한계를 갖는다. 후속 연구에서는 추가적인 인쇄자료 및 일본 현지 담당자 인터뷰, 현장답사 등을 통해 본 연구에서 포함하지 못한 내용까지 추가될 필요가 있다. 또한 본 연구는 일본 인프라 투어리즘을 국내 학계에 소개하는 것이 가장 주목적으로 정책사례연구로서 방법론적인 분석틀을 엄밀하게 설계해 진행하지는 못한 한계를 갖는다. 후속 연구에서는 학술적으로 검증된 정책사례연구 방법론 틀을 적용하여 인프라투어리즘 정책의 특징에 대해 보다 심층적이고 엄밀하게 분석될 수 있을 것으로 판단된다.

참고문헌

- 강신겸(2019). 방문자 경제와 관광정책 방향. 『한국관광정책』, 76, 18-25.
- 고동환(2012). 일상의 관광화 관광의 일상화. 『한국관광정책』, 49, 8-14.
- 문화체육관광부(2020). 「지역인프라의 관광자원활용제도 연구」.
- 심원섭·김혜원·심창섭(2022). 지역인프라의 관광자원화 방안 연구. 『도시부동산연구』, 13(2), 71-87.
- 일본 국토교통성(2019). 「インフラツーリズム拡大の手引き(案)」.
- 일본 국토교통성(2019). 「インフラツーリズム拡大の手引き - 試行版 -」.
- 일본 국토교통성(2022. 12. 10). <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/infrastructure/>
- 조광익·심창섭(2022). 『문화관광론』. 서울: 백산출판사.
- 조은경·심창섭(2018). 도시관광의 구성적 진정성 척도개발연구: 일본 오사카 개별여행객을 대상으로. 『관광연구』, 36(8), 29-42.
- 한국문화관광연구원(2018). 「일본의 외국인 관광객 지방유치 정책 분석」.
- 한국문화관광연구원(2020). 「생활SOC의 관광활용방안 연구」.
- Hall, C. M., & Williams, A. M. (2020). *Tourism and Innovation. 2nd edn*. London: Routledge.
- Kim, Y. R., Liu, A., & Williams, A. M. (2022). Competitiveness in the visitor economy: A systematic literature review. *Tourism Economics*, 28(3), 817-842.
- Paulauskaite, D., Powell, R., Coca-Stefaniak, J. A., & Morrison, A. M. (2017) Living Like a Local: Authentic Tourism Experiences and the Sharing Economy, *International Journal of Tourism Research*, 19(6), 619-28.
- Shim, C., Park, Y. N., Lee, C. K., Sik Kim, Y., & Michael Hall, C. (2022). Exploring protest tourism motivations: The case of Hong Kong. *Tourist Studies*, 22(3), 243-261.
- Shim, C., & Santos, C. A. (2014). Tourism, place and placelessness in the phenomenological experience of shopping malls in Seoul. *Tourism Management*, 45, 106-114.
- Takeda, K., & Hachima, S. (2015). Study on the regional understanding by infrastructure tourism: Proposal of tour programs for fixing the region-specific tourism resources. *Japanese Society for the Science of Design Research Presentation Meeting Abstracts*(pp. 1-2), Japanese Society for the Science of Design, Chiba, Japan.

- Abe, T. (2017). A Basic Study on the Appeal of Infrastructure Tourism. *Journal of Historical Studies in Civil Engineering*, 37, 125-132.
- Uriely, N. (2005). The tourist experience: Conceptual developments. *Annals of Tourism Research*, 32(1), 199-216.

2023년 2월 9일 논문 접수

2023년 2월 20일 수정본 접수

2023년 2월 27일 최종본 접수

2023년 2월 28일 게재 확정

3인 익명심사필