
제주지역 시티투어 활성화 방안 연구 관련 일본사례 조사보고

2019. 6.

관광사회문화연구부 신동일



국외출장 결과보고서

1. 조사 배경

- 시티투어는 일정한 지역을 정하여 그곳의 유적이나 명물 따위를 찾아가 즐기는 도심 관광의 한 형태로 자가용을 이용하거나 걸기도 하지만 주로 대형 버스를 타고 도시 곳곳을 둘러보는 것임
- 관광행위와 소비가 주로 도심에서 이루어지기 때문에 많은 관광지들은 시티투어 활성화를 통해 관광산업을 육성하고 지역경제 활성화라는 목적을 동시에 이루기 위하여 다양한 형태로 시티투어 육성 정책을 펼치고 있음
- 하지만 국내 관광의 경우 도심 외곽지역의 명승지를 둘러보는 관광이 주된 소재였고, 도심지의 경우에도 박물관과 역사유적지와 같은 교육적 목적의 관광이 주를 이루어왔기 때문에 도시 자체를 관광한다는 개념은 비교적 최근에야 생긴 개념임
- 한국에서는 과거 수차례 실패와 부진을 거듭하면서 시티투어가 한국인의 관광정서에 맞는가의 문제와 외국인 관광객에게는 한국의 도심관광자원을 제대로 보여줄 수 있을지 등의 많은 문제가 제기되어 온 것도 사실임
- 그럼에도 많은 지자체들은 도심관광자원의 발굴 및 활용이라는 표면적 이유는 물론 실질적으로는 지역경제 활성화를 통한 지역주민의 소득 창출이라는 목적을 가지고 시티투어 활성화 및 육성을 위해 나름대로 다양한 정책과 사업들을 발굴하여 왔음
- 이에 일본의 시티투어 활성화 및 정책 등에 대한 조사를 통해 제주지역 시티투어 활성화 방안의 시사점 및 관련 기초자료를 수집하여 활용할 필요성이 있음
- 조사와 분석을 토대로 제주지역 시티투어 활성화 및 발전을 위한 시사점을 도출하여 제주관광의 브랜드 가치와 지속가능성을 제고시키기 위한 기초자료로 활용함

2. 조사 개요

- 대 상 : 일본의 시티투어 활성화 관련 등
- 위 치 : 일본 후쿠오카, 기타큐슈, 시모노세키 등
- 일 시 : 2019년 6월 11일~13일
- 목 적 : 일본의 시티투어 활성화 사례 조사
- 주요내용 :
 - ① 일본 지역별 시티투어 활성화 사례분석
 - ② 일본의 시티투어 특징 등

3. 주요 조사결과

1) 후쿠오카 시티투어

- 후쿠오카 시티투어버스인 오픈 탑 버스는 1회 구입으로 당일은 자유롭게 이용할 수 있고, 무엇보다도 시티투어버스 이용권을 가지고 후쿠오카 시내버스도 무료로 자유롭게 이용할 수 있다는 것이 특징임
- 오픈 탑 버스인 관계로 날이 더운 경우에는 부채를 나눠주기도 하고 버스 가장자리에서 시원한 공기를 뿜어주는 등의 서비스도 가능하지만, 시티투어의 특성상 양산 등으로 가리는 것은 불가능함
- 빈 자리가 있는 경우에는 예약 없이도 이용 가능하지만 최근 인기가 많아지면서 예약이 필요한 경우가 많고, 코스는 다양하게 있으나 가격은 모두 동일하게 1,540엔으로 코스 가운데 가장 길면서도 후쿠오카 구석구석을 갈 수 있으면서 야경까지 구경할 수 있는 ‘씨사이드 모모치 야간코스’가 가장 인기가 많음

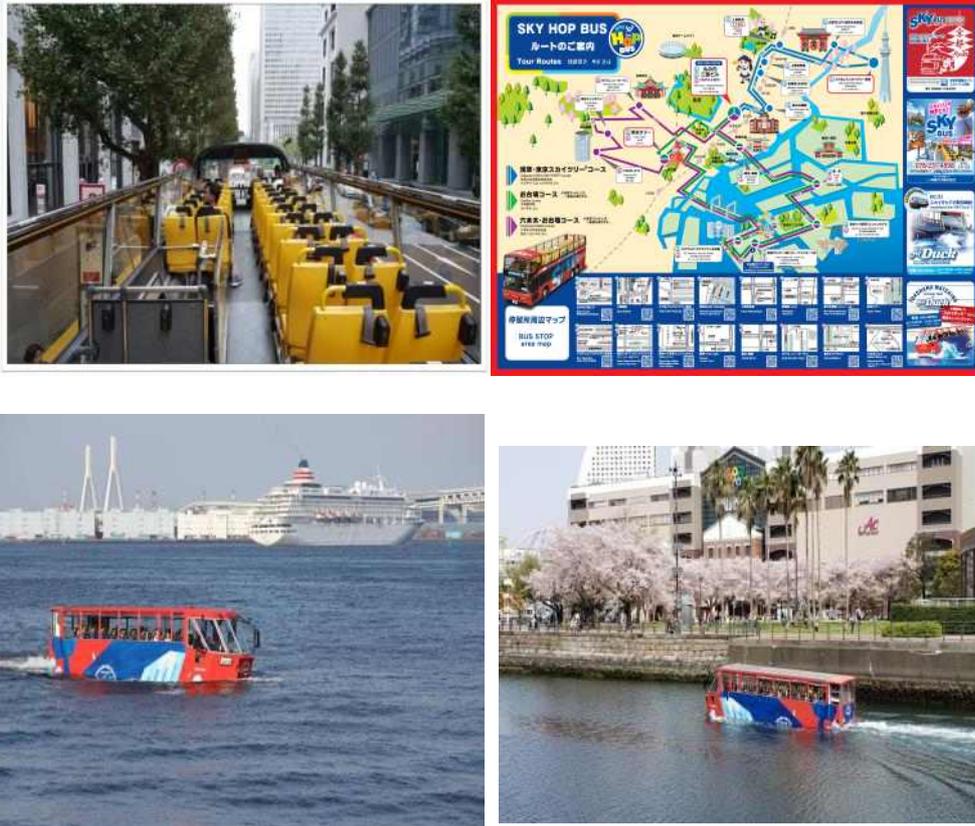
[그림 1] 후쿠오카 오픈 탑 버스 사례



2) 도쿄 스카이버스 시티투어

- 도쿄 스카이버스는 도쿄 시티투어를 원하는 외국인 관광객을 대상으로 하여 도쿄의 마루노우치와 긴자 일대를 기본으로 하여 오차노미즈, 아사쿠사 지역 등을 돌아보는 코스임
- 2층 버스로 운영되며 비가 오거나 날씨가 궂을 경우를 대비하여 버스 안에는 레인코트나 우산이 준비되어 있으며, 다국어 방송이 나오는 휴대용 통역기를 대여해주기도 하고 수륙양용버스도 운영중임

[그림 2] 도쿄 스카이버스 사례



자료 : <http://www.skybus.jp>

3) 오사카 원더루프버스와 오키나와 시티투어

- 오사카 원더루프 버스는 2일간 자유롭게 승하차를 하며 난바, 도톤보리, 우메다 스카이빌딩 등 오사카의 유명한 관광지 13곳을 돌아보는 시티투어 버스로 교통비가 비싼 일본에서는 아주 유용한 시티투어 방법의 하나로 인기를 얻고 있는데, 특히 단순히 시티투어 버스 이용권뿐만 아니라 시티패스와의 묶음권 구매, 유람선 이용권을 묶은 상품 등 다양한 형태로 운영되는 것이 특징임
- 오키나와의 경우는 비교적 최근인 최근에야 시티투어 버스를 선보였는데, 1일 성인 1,500엔의 요금으로 자유이용 할 수 있으나 오키나와의 경우 시내투어는 모노레일을 이용하는 관광객이 많이 다소 이용률이 떨어지는

상황임.

[그림 3] 오사카 원더루프와 오키나와 힙합 버스 사례



4. 주요 시사점

1) 편리성과 편의성을 극대화

- 후쿠오카의 경우 시티투어버스 이용권을 가지고 시내버스도 자유롭게 이용할 수 있고, 오사카의 경우에도 시티패스권과의 연계 주요 관광지 할인과의 연계 등 이용의 편리성을 극대화하고 있음
- 또한 날씨에 따른 불편함을 최소화하기 위해 더운 날씨에는 부채 등의 대여를 비가 오는 날씨에는 레인코트와 우산을 대여하는 등 이용객들의 편의를 우선시하는 정책들을 시행중임

2) 다국어 지원으로 이용객 유치에 노력

- 일본의 대부분의 시티투어버스는 다국어 통역기를 무상으로 임대하여 7~8가지 외국어로 해설 서비스를 받고 있음
- 반면 제주의 경우에는 전문 안내원 1명 동반으로 영어, 중국어 정도의 통역 안내 서비스가 지원되는 상황임

3) 테마코스과 이벤트의 지속적 개발

- 과거의 시티투어는 시내를 둘러보는 수준의 관람형 시티투어가 주를 이루어 기대만큼의 호응도를 얻지 못했던 것은 일본의 경우도 같은 실패를 경험한 적이 있음
- 하지만 지금의 시티투어는 테마코스과 이벤트를 지속적으로 개발하여 관람형이 아닌 체험형 시티투어로의 변화를 통해 이용객들에게 재미와 만족도를 극대화하는 정책을 추진하고 있음

4) 다양한 형태의 투어버스 운영

- 도쿄의 경우에는 흔히 볼 수 있는 2층형 투어버스 외에도 수륙양용버스를 운영하여 좋은 호응도를 끌어내고 있음
- 또한 오사카와 후쿠오카의 2층형 버스의 경우에도 평상시에는 지붕이 개방되어 운영되지만 악천후의 경우에는 지붕이 닫히는 형태의 버스도 도입되어 운영 중에 있어 현재 2대의 버스로 운영 중인 제주지역의 경우 단계적으로 새로운 형태의 투어버스 도입이 필요한 상황임

5) 야간투어코스 운영으로 골목상권과의 연계 강화

- 일본의 시티투어는 모두가 야경투어코스를 운영하여 지역의 골목상권과의 연계성을 강화하는 수단으로 삼고 있는데, 야간투어코스를 운영하지 못하는 제주 시티투어의 경우 조속한 시일 내에 해결해야 할 과제로 드러남