

● 경남도정 메타버스 서비스의 기본방향, 어떻게 정립되어야 하나?

추천 독자 일반인 ●●●○ 공무원 ●●●● 전문가 ●●●○

김진형 연구위원 (jinhyung@gni.re.kr)

- COVID-19 발생 이후, 전 지구적(全地球的) 차원에서 안전하고 편리한 제3의 시공간인 ‘메타버스’의 중요성이 대두되었다.
- 그런데, 현재 국내 COVID-19 방역당국은 국민 백신접종 활성화를 통해 ‘대면문화로의 전환기’를 맞이하기 위해 경주하는 상황이다.
- 현시점에서 경남이 도정 메타버스 서비스를 추진할 시 ‘시스템 운영 효율성’과 ‘지속 가능성’을 획득하기 위해서는 보다 체계적인 접근에 입각한 기본방향 설정이 선행되어야 한다.
- 이에 경남도정 메타버스 서비스의 기본방향으로 ‘단기적 측면’에서 도민 서비스 접근성 저해 예상 메타버스서비스 정책 미반영, 현시점에서 도민 이용률이 저조해진 메타버스서비스 개발은 팬데믹 재발생 전까지 잠정 보류, 팬데믹을 넘어 도민에게 교훈·희망·감동을 주는 메타버스 서비스 추진, ‘중장기적 측면’에서 팬데믹 재발생 시 실효성 있는 접목 분야 선별 후 민간 메타버스 플랫폼 효율적 활용 등 총 ‘4개 방향’을 설정할 필요가 있다.

1 現 메타버스 정책에 대한 문제제기

현시점은 ‘대면문화로의 전환기’ 진입 준비단계로 볼 수 있기 때문에 메타버스 활용 공공서비스 추진주체는 그동안 우후죽순 개발된 비대면 문화 중심의 메타버스 사업에 대한 면밀한 재검토가 필요하다.

현시점에서의 메타버스 공공서비스, 면밀한 재검토가 필요한 이유

COVID-19 발생 이후, 전 지구적 차원에서 안전하고 편리한 제3의 시공간인 ‘메타버스’의 중요성이 대두되었다. 세계 인류는 끝을 예측할 수 없는 팬데믹 상황에서 일상과 사회활동의 제약을 극복하고자 메타버스를 활용했고, 그 과정에서 ‘비대면문화’가 형성되었다.

이에 세계 주요국과 한국정부는 메타버스 활용 비대면문화의 저변 확대와 해당 산업 고도화를 위한 정책들을 추진하고 있다. 그런데, 현재 국내 COVID-19 상황을 보면, 바이러스의 감염률은 여전히 상승과 하강을 반복하고 있으며, 그 위험성은 발생초기에 비해 크게 저하되었다. 이 상황에서 방역당국은 국민 백신접종 활성화를 통해 ‘대면문화로의 전환기’를 맞이하기 위해 경주하는 상황이다.

현시점에서 메타버스 활용 공공서비스 추진주체는 지금이 대면문화로의 전환기 ‘진입 준비단계’임을 인식하는 가운데 기존 비대면문화 중심의 메타버스사업에 대한 면밀한 재검토가 불가피하다. 가령, 실효성 없는 사업들은 과감히 배제하고, 팬데믹이 재발생될 경우라도 꼭 필요한 사업에 한정하며, 팬데믹 유무와 상관없이 사회문화적 차원에서 구체적인 파급효과가 예상되는 메타버스를 중심으로 서비스를 실행하는 정책방향 전환이 요구되는 시점이라 할 수 있다. 따라서 향후 경상남도가 도민대상 도정서비스 메타버스 활용사업을 전개할 경우, 상기한 COVID-19 상황과 메타버스 관련 정책상황을 정확히 인지한 상태에서의 실효성 있는 사업추진이 필요하다.

본 글에서는 대면문화로의 전환기에 대응하는 실효성 있는 경남도정 메타버스 서비스 기본방향을 제시하고자 한다.

2 국내외 메타버스 관련 정책 현황

해외 주요국과 한국정부의 메타버스 관련 최근 정책에서 공통적으로 비중 있게 다루는 육성분야는 XR이다. 이 맥락에서 향후 국내 광역자치단체의 경우에도 XR기술을 다양한 측면에서 활용할 것으로 예상된다.

해외 주요국, 그리고 국내 정부 및 광역자치단체의 메타버스 관련 정책들

현재 미국, 유럽연합, 중국은 국가 차원에서 메타버스 구현기술 중 XR¹⁾, AI, 블록체인, 네트워크, 데이터, 디지털트윈 등에 중점적으로 투자하고 확산시키는 정책(관계부처 합동, 2022:13)을 추진하고 있다. 일본의 경우에는 VR과 디지털트윈 활용 관련 정책을 추진하는 것이 특징이다.

(표 1) 해외 주요국 메타버스 관련 계획 및 정책 현황

| 국가명 | 발표연도 | 정책명 | 메타버스 관련 육성분야 |
|-------|-------|------------------------------|--------------|
| 미국 | 2016년 | 혁신경쟁법안(USICA) | XR, AI |
| | 2019년 | 미국 AI 이니셔티브 | AI |
| | 2020년 | 디지털 트윈 활용 제조 경쟁력 강화전략 | 디지털 트윈 |
| 유럽 연합 | 2018년 | 블록체인 기술의 적극적 도입을 위한 공동선언문 채택 | 블록체인 |
| | 2020년 | 유럽 데이터 전략 | 데이터 |
| | 2021년 | 호라이즌 유럽 | XR, AI, 데이터 |
| 중국 | 2017년 | 차세대 AI 발전계획 | AI |
| | 2020년 | 블록체인 서비스 네트워크 상용화 | 블록체인 |
| | 2021년 | 국민경제/사회발전 14차 5개년 계획 | XR |
| | 2021년 | 2035년 장기목표 강령 | XR |
| 일본 | 2018년 | VR 제작기술 활용 가이드라인 발표 | VR |
| | 2020년 | 국토교통 데이터 플랫폼 1.0 공개 | 디지털 트윈 |

자료) 관계부처 합동(2022:13); 권오상(2022:115); 경남연구원에서 재구성

국내의 경우, 정부는 2016년부터 2020년까지 총 7개의 유관 정책을 전개시켜 왔으며, 2022년에는 범정부 차원에서 메타버스에 특화된 독자적인 전략을 수립해서 관련 사업들을 추진하고 있다.

(표 2) 정부 메타버스 관련 계획 및 정책 현황

| 부처명 | 발표 연도 | 정책명 | 메타버스 관련 육성분야 |
|---------|-------|------------------------|--------------|
| 미래창조과학부 | 2016년 | 9대 국가전략 프로젝트 | AI, VR, AR |
| 관계부처 합동 | 2016년 | 가상현실산업 육성 추진현황 및 향후계획 | VR |
| 미래창조과학부 | 2017년 | K-ICT 디지털콘텐츠 플래그십 프로젝트 | VR, AR, MR |
| 관계부처 합동 | 2019년 | 5G+ 전략 실행계획 | VR, AR |
| 문화체육관광부 | 2019년 | 콘텐츠산업 3대 혁신전략 | VR, AR |
| 관계부처 합동 | 2020년 | 가상·증강현실분야 선제적 규제혁신 로드맵 | VR, AR |
| 관계부처 합동 | 2020년 | 가상융합경제 발전 전략 | XR |
| 관계부처 합동 | 2022년 | 메타버스 신산업 선도전략 | XR, NFT, 데이터 |

자료) 경남연구원에서 조사 및 작성

2022년 8월 기준, 국내 17개 광역자치단체 중 서울, 인천, 경북은 기본계획 수립 후 그 계획의 토대 위에서 다양한 사업을 추진하고 있는 중이다. 나머지 14개 지자체는 정책입안을 위한 연구용역 수행 또는 위원회 출범이나 자체 계획 수립 및 전략 발표 등이 이루어졌고, 그에 따른 관련 사업을 추진할 예정 또는 추진여부를 검토 중이다.

1) XR 기술을 효과적으로 이해하기 위해서는 VR, AR, MR 기술에 대한 이해가 선행되어야 한다. 이와 관련하여, 메타버스의 4대 구현기술을 쉽게 정리하면 아래와 같다.

- VR(Virtual Reality/가상현실) : 컴퓨터 그래픽으로 제작된 가상환경에서 사람이 실제와 유사한 체험을 할 수 있도록 하는 기술
- AR(Augmented Reality/증강현실) : 현실세계의 이미지에 그림 또는 지식정보가 담긴 3차원 가상 이미지를 덧붙여서 하나의 영상으로 보여주는 기술
- MR(Mixed Reality/혼합현실) : AR의 현실 표현능력과 VR의 몰입도를 함께 제공하는 기술
- XR(eXtended Reality/확장현실) : VR, AR, MR을 총망라한 초실감형 기술로 하나의 디바이스를 착용하고도 세 가지 기술 기반의 메타버스를 자유롭게 이용 가능하게 하는 기술

(표 3) 국내 광역자치단체의 메타버스 관련 계획 및 정책 현황

| 지자체명 | 발표 연도 | 계획 및 정책명 | 메타버스 관련 육성분야 |
|-------------------|-------|------------------------------|--------------|
| 서울 | 2021년 | 서울의 신대륙, '메타버스 서울' 추진 기본계획 | XR |
| 부산 | 2022년 | 메타버스 산업 생태계 조성 연구용역 | 비공개 |
| 대구 | 2022년 | 메타시티대구추진위원회 출범 | NFT |
| 인천 | 2021년 | 인천 XR 메타버스 인천이음 프로젝트 | XR |
| 광주 | 2021년 | AI-메타버스 융합도시 조성 비전 | AI, 블록체인 |
| 울산 | 2022년 | 메타테크 육성전략 | MR, XR |
| 경기 | 2022년 | 경기도형 메타버스 정책 연구용역 | 비공개 |
| 강원 | 2022년 | 강원 메타버스 산업 활성화 기본계획 연구용역 | 비공개 |
| 충청권 ²⁾ | 2021년 | 충청권 인공지능·메타버스 생태계 구축 | 비공개 |
| 전북 | 2021년 | 메타버스 산업육성 추진전략 | XR |
| 전남 | 2021년 | 전남 관광자원 메타버스 콘텐츠 구축 및 운영사업 | VR |
| 경북 | 2022년 | 메타버스 수도 경북 조성을 위한 기본구상 | MR, XR |
| 경남 | 2021년 | 경남 Hi-Valley 계획 | 디지털트윈 |
| 제주 | 2021년 | 제주도·네오스펙트라 '스마트시티 메타버스' 업무협약 | AI |

자료) 경남연구원에서 조사 및 작성

3 국내외 메타버스 관련 정책의 흐름과 전망

세계 주요국과 한국은 가장 진화된 메타버스 기술인 XR 육성에 집중하는 정책을 추진하고 있다. 이러한 방향성은 서울, 인천, 경북의 관련 정책에도 반영되어 있다.

국내외 메타버스 관련 정책사례에 나타나는 일반적 흐름과 향후 전망

국내외 메타버스 관련 정책사례들을 종합해 보면 크게 세 가지의 일반적인 흐름을 보이는 것이 확인된다. 첫째, 해외 주요국 메타버스정책은 XR(확장현실) 집중육성으로 방향이 설정되어 있다. 이를테면 현재 미국, 유럽연합, 중국은 메타버스를 명문화한 정책을 추진하지는 않지만, 메타버스분야 육성 관련 정책기조에서 XR, AI, 데이터, 블록체인, 네트워크, 디지털트윈 분야가 중점 육성되는 양상이 포착된다. 해외 주요국에서는 XR의 토대 위에 나머지 5개 분야를 융복합하려는 노력들이 이루어지고 있는 상황이다.

둘째, 한국정부의 경우에도 메타버스정책이 XR로 진화하는 흐름을 보인다. 한국정부는 세계 최초로 메타버스를 명문화한 정책들을 추진하고 있다. 정책에 나타나는 흐름을 보면 2016년부터 2020년 8월까지 VR, AR, MR 육성 중심의 정책방향을 설정해왔다. 그러다가 2020년 12월부터는 VR, AR, MR을 모두 포괄하는 기술인 'XR' 육성정책으로 변화되었다. 현재 XR에 집중하는 한국정부 메타버스 육성정책은 글로벌 메타버스 정책기조에 부합하는 '진화된 정책'으로 해석될 수 있다.

셋째, 현재 한국정부 메타버스 관련 전략은 크게 플랫폼, 인재, 기업, 사회가치로 설정해서 추진되고 있다. 가장 최근 관계부처 합동으로 발표한 <메타버스 신산업 선도전략>의 내용을 간추리면 크게 메타버스 관련 플랫폼을 고도화시키고, 인재를 양성하며, 기업을 육성하고, 윤리와 법제도를 정비하는 것으로 설정되어 있다. 정부는 이 네 가지 전략에 입각하여 민간과 공공 영역의 각종 지원사업을 전개하고 있는 중이다.

다음으로, 국내외 메타버스 관련 정책사례에서 도출할 수 있는 향후 전망은 크게 세 가지다. 첫째, 국내 광역자치단체의 메타버스정책은 글로벌과 한국정부의 정책기조 안에서 작동될 가능성이 높다. 미국, 유럽연합, 중국과 한국정부의 메타

2) 대전, 세종, 충남, 충북

버스정책은 기술적 측면으로 볼 때, XR 토대 위에서 인공지능, 데이터, 블록체인, 네트워크, 디지털 트윈을 융복합하는 방향을 설정하고 있다. 국내 광역자치단체가 산업진흥을 목적으로 메타버스정책을 추진할 경우, 이러한 상위정책의 흐름 속에서 전개될 것으로 예상된다. 다만, 국내 광역자치단체 메타버스정책은 산업진흥에 국한되는 것이 아니라, 플랫폼을 활용한 지역민의 사회문화적 삶의 질 향상에 대한 문제도 비중 있게 고려될 수 있다는 점을 주목해야 한다. 그런 점에서 국내 광역자치단체는 현 정부의 메타버스 전략체계를 염두에 두지만, 자신들의 여건 속에서 산업과 문화의 균등한 발전을 위한 아이디어가 반영된 메타버스정책을 추진할 것으로 예상된다.

둘째, 현재 광역자치단체 메타버스정책 선도지역들은 향후 사업내용 수정이 이루어질 수도 있다. 현재 국내에서 가장 활성화된 정책을 추진 중인 A시, B시, C도의 사례를 볼 때, 세 지자체의 메타버스정책은 국내 COVID-19 감염률이 매우 높은 팬데믹 상태에서 구상·추진되었다는 점이다. 그로 인해 이 세 지자체의 메타버스정책은 향후 방역당국의 방침에 따라 사업내용이 축소 또는 변경될 가능성이 제기된다. 특히 우려스러운 부분은, 광역자치단체의 자체 플랫폼 구축사업 추진에 대한 효용성 문제다. 이미 A시와 B시 등 국내 여러 지자체가 구축한 자체 플랫폼에서 심각한 이용률 저조현상이 발생하고 있다. 이 문제는 관계부처 합동 <메타버스 신산업 선도전략> 내용 안에 주요 지적사항으로(관계부처 합동, 2022:20) 적시되었다. 그런 점에서 광역자치단체가 실질적 수요예측 없이 맹목적으로 메타버스 자체 플랫폼을 개발할 경우, 이용률 저조현상을 극복하지 못해 실패사업으로 전락할 가능성이 매우 높다.

셋째, 경남이 광역단위의 종합적인 메타버스정책 또는 도정서비스 메타버스 접목사업을 추진할 경우, 실효성 있는 사업방향 설정과 그에 기반한 사업이 추진되어야 한다. 2022년 7월 기준, A시, B시, C도를 제외한 나머지 광역자치단체는 아직 광역단위의 종합적인 메타버스정책을 추진하지 않은 상황이다. 메타버스가 신기술이자 제3의 획기적 시공간이라는 점에서 지자체 차원의 실효성 있는 메타버스정책 추진이 지역발전에 일조할 가능성이 있는 것은 사실이다. 그러나 경남이 광역단위로 본 정책을 추진할 경우, 반드시 메타버스 관련 글로벌 및 한국정부의 정책흐름 파악, 타 지자체의 메타버스 관련 성공사업 벤치마킹 및 실패사업 보완, 팬데믹 유무와 무관하게 구체적 실효성과 스토리적 개성을 갖춘 경남만의 특화된 사업아이디어가 반영되어야 할 것이다.

한편, 도정서비스란 ‘도의 행정을 도민에게 서비스하는 것’이다. 영역 면에서 도정서비스는 도가 도민을 위해 제공할 수 있는 모든 서비스를 총칭할 정도로 매우 광범위하다. 기존 서비스체계에서 새로운 기술을 도입하는 목적은 일반적으로 서비스의 질과 편리성 제고, 효율성 향상을 위해서다. 그런 점에서 경남이 도정서비스를 메타버스 안에서 전개할 때는 기존 서비스보다 질이 좋고 편리하며 효율적이었을 때 성공한 사업으로 평가받을 수 있다.

그런데 A시와 B시의 경우, 오히려 주민 서비스 접근성 저해가 우려되는 사업을 계획에 반영하고 있다. 그리고 현시점이 대면문화로의 전환기 진입 준비단계임에도 수요예측 없이 맹목적으로 개발되는 비대면 목적의 메타버스 서비스가 운영되기도 한다. 또한 기능이 불분명한 자체 플랫폼 구축사업을 지속하는 경우도 있다.

따라서 경남 도정서비스 메타버스 활용사업은 도의 행정 전반에 대한 서비스분야 중 메타버스가 오히려 도민 접근성을 방해할 수 있는 분야는 원천적으로 배제하고, 현시점을 감안할 때 불필요한 비대면 목적 메타버스 공공서비스의 맹목적 추진을 보류할 필요가 있다. 그리고 팬데믹이 재발생할 경우에도 이미 잘 구축된 민간 메타버스 플랫폼을 적극 활용해야 하며, 팬데믹 유무와 무관하게 도민에게 꾸준한 인기를 끌 수 있는 ‘명작메타버스’를 구축할 때 콘텐츠적 우수성과 지속가능한 활용성을 획득할 수가 있다.

4 공공분야 메타버스 구축사례 검토결과

현시점에서 무분별한 비대면 메타버스 공공서비스 추진은 재고될 필요가 있으며, 팬데믹 재발생시 본 서비스는 실효성 있는 접목분야를 선택한 뒤 민간 플랫폼을 활용하는 것이 가장 효율적이다.

국내 공공분야 메타버스 구축사례 검토를 통해 도출된 시사점

국내 공공분야 메타버스 구축사례 검토를 통해 도출한 시사점은 크게 네 가지다. 첫째, 국내 공공분야 메타버스 구축사업에서 가장 많이 적용된 접목분야는 ‘관광’인데, 향후 COVID-19 상황 고려 시 메타버스관광은 개선대책 마련이 필요하다. 메타버스는 COVID-19로 인한 팬데믹 시기에 필요성이 대두되었는데, 이 때 정부와 지자체는 팬데믹 때문에 현실관광지를 가지 못하는 사람들에게 가상의 메타버스관광이 대리만족을 줄 수 있겠다는 성급한 판단 하에 우후죽순 개발했다. 국내 메타버스 관광지는 현재 민간 플랫폼 제페토에서 가장 많이 개발되고 있으며, 공공분야 자체 플랫폼사업에서도 주요 접목분야로 비중 있게 개발된다.

그런데 주목할 것은, 현재 공공예산을 직간접적으로 받아 구축된 메타버스관광지 주요 사례들을 보면, 상당수 결과물에서 하루 접속자가 작게는 1명, 많아도 10명을 넘지 못하고 있으며, 동시접속자 또한 없는 경우가 일반적 양상이다. 이러한 메타버스관광지는 COVID-19의 감염률과 위험성이 매우 높아 여행을 자유롭게 가지 못하는 시기에 개발되었음에도 여행욕구를 가진 사람들조차 적극적인 이용을 하지 않았다고 봐도 무방하다.

메타버스관광은 현실관광의 대체재(Substitute good) 성격이(김진형, 2022:4) 강하다. 그런 점에서 현실표현 수준이 떨어지는 메타버스 관광지는 이용자의 만족도가 낮을 수밖에 없는 성격이 내재되어 있다. 향후 경남이 메타버스 서비스사업을 추진할 때 현 수준에 머무는 메타버스관광 개발은 사실상 불필요하며, 기술 및 콘셉트 차원의 개선대책 마련이 절실하다.

이를테면, 팬데믹이 완전 해제되면 사람들은 현실관광지를 어디든 자유롭게 여행할 수 있다는 점을 고려할 때, 경남 메타버스관광은 갈 수 있는 현실장소의 재현이 아닌, ‘갈 수 없지만 가보고 싶은 장소의 정교한 재현’으로 콘셉트 설정 변경이 필요하다. 이 경우에는 자체 플랫폼 구축이 요구된다.

둘째, 현시점에서 전문성이 결여된 비대면 메타버스 공공서비스의 맹목적 추진은 재고(再考)될 필요가 있다. 2022년 6월 기준, 국내 방역당국이 국민 94.9%가 COVID-19 항체 형성이 이루어진 것으로(2022.06.14. 정부발표) 보인다고 발표했다. 그 뒤부터 정부 각 부처들은 국민활동 전반을 비대면에서 ‘대면’ 중심으로 변경하기 위해 노력하고 있다. 그에 따라 그동안 비대면 방식으로 진행된 크고 작은 회의, 교육, 행사, 박람회, 콘서트, 축제, 여행 등이 대부분 급속도로 대면화되고 있는 양상이다.

따라서 COVID-19 감염률이 심각한 당시에 비대면 활동 목적으로 개발된 각종 공공 주도 메타버스 결과물들은 향후 그 필요성이 급속도로 저하될 가능성이 제기된다. 한국사회 구성원들의 생활양태가 비대면에서 대면으로 되어가는 현 상황에서 전문성이 크게 결여된 비대면 목적의 메타버스 공공서비스는 개발 당위성을 사실상 획득하기 어렵다. 경남도정 메타버스 서비스 추진은 이 부분 또한 필수적으로 고려해야 할 것이다.

셋째, 팬데믹 재발생시 메타버스 공공서비스는 민간 플랫폼 활용이 효율적이다. COVID-19 감염률이 심각한 시기에 비대면 활동을 목적으로 구축된 공공부문 자체 메타버스 플랫폼들은 상당수가 정확한 수요예측 없이 일회성 보여주기식 홍보 목적으로 추진되었다. 그로 인해 이용률이 매우 저조한(관계부처 합동, 2022:20) 상태다. 2021년 기준, 정부기관과 지자체에서 관광, 역사, 도서관 등 공공메타버스 구축에 50여 건, 100억원 이상 용역을 발주했으나 대부분 이용이 저조한(관계부처 합동, 2022:20) 것으로 나타났다.

이와 달리 국내외 민간 메타버스 플랫폼 중 현재 제페토, 이프랜드, 게더타운은 사회관계망 형성, 디지털 자산 거래, 원격협업의 공간으로 이미 크게 활성화되어 있다. 향후 국내 제공 예정인 메타의 호라이즌, 마이크로소프트의 메시, 엔비디아의 옴니버스 또한 매우 효과적인 공공서비스용 메타버스 플랫폼으로 활용될 수 있을 것으로 전망한다.

따라서 경상남도가 팬데믹 재발생시 도민에게 메타버스 공공서비스를 제공할 때는 민간 메타버스 플랫폼을 우선적으로 활용하여(관계부처 합동, 2022:20) 일반인들이 쉽고 편리하게 접근할 수 있도록 도모하는 것이 가장 효율적이다.

넷째, 팬데믹 재발생시 메타버스 공공서비스는 실효성 있는 접목분야를 선택 후 개발에 집중할 필요가 있다. 팬데믹이 재발생할 경우, 일반적으로 메타버스 접목분야 중 공연, 쇼핑, 게임, 스포츠, 오피스는 민간 차원의 해당산업 활성화를 목적으로 접목되었을 때 의의가 두드러진다. 한편, 교육은 제도권 초·중·고교 및 대학에서 수업혁신을 위해 접목될 때 최적의 기능이 발휘될 것이다.

따라서 팬데믹 재발생시 도 차원의 공공서비스를 목적으로 메타버스를 개발할 때는 ‘소통’, ‘관광’, ‘협업’, ‘홍보마케팅’ 등 4개 접목분야가 예산을 불필요하게 낭비하지 않고 도민에게 실질적으로 필요한 도움을 줄 수 있는 실용적인 분야가 될 것으로 예상된다. 상기한 4개 접목분야 중 리얼리티 강화를 위해 자체 플랫폼 구축이 불가피한 관광을 제외한 나머지 접목분야에서는 특화된 기능을 하는 ‘민간 플랫폼’을 선택한 뒤 개발에 집중하는 것이 무엇보다 필요하다.

(표 4) 국내외 주요 민간 메타버스 플랫폼별 특화된 접목분야

| 주요 민간 메타버스 플랫폼 | 특화된 메타버스 접목분야 |
|--|---------------|
| 네이버Z ‘제페토(ZEPETO)’, SKT ‘이프랜드(ifland)’ | 소통, 홍보마케팅 |
| 게더 ‘게더타운(Gathertown)’ | 소통 |
| 마이크로소프트 ‘메시(Mesh)’ | 협업 |
| 메타 ‘호라이즌(Horizon)’ | 협업 |
| 엔비디아 ‘옴니버스(Omniverse)’ | 협업 |

자료) 경남연구원에서 작성

5 경남도정 메타버스 서비스의 기본방향

경남도정 메타버스 서비스가 지속가능성을 획득하기 위해서는 팬데믹 유무와 무관하게 도민에게 꾸준한 인기를 끄는 ‘고품질 명작메타버스’로 자리매김되어야 할 것이다.

경남도정 메타버스 서비스를 위한 단기적 3대 방향과 중장기적 방향

지금까지의 분석결과를 토대로 경남도정 메타버스 서비스의 기본방향을 단기적, 중장기적으로 나누어 다음과 같이 제시한다.

먼저 단기적 방향으로 첫째, 활용도가 불분명하거나 도민 서비스 접근성 저해가 예상되는 메타버스서비스는 정책에 미반영시켜 예산낭비를 사전에 차단하는 것이다. 이를테면, 보여주기식으로 메타버스 경남도청 자체 플랫폼을 구축하는 사업은 배제할 필요가 있다. 이러한 사업은 고비용이 소요됨에도 불구하고 활용도가 불분명해 이용률 저하가 예상되며, 그로 인해 실패한 사업결과물로 전락할 가능성이 높다.

한편, 현재 온라인에서 경남도민이 각종 민원행정서비스를 제공받는 플랫폼 시스템 역할은 ‘정부 24’가 수행하고 있다. 정부 24는 이미 도민에게 전자행정 서비스를 효율적으로 제공하고 있다. 그럼에도 정부24 시스템을 다시 메타버스 플랫폼 안에 탑재시키게 되면, 도민과 시스템 사이에 장벽을 쳐서 오히려 서비스 접근성을 크게 저해시키는 결과를 초래할 것으로 예상된다.

(표 5) ‘정부24’의 메타버스 접목 전·후 비교표

| 방식 | 절차 | 단계 수 |
|-----------------------|--|------|
| 現 ‘정부24’ 이용방식 | 홈페이지 접속 → 개인 인증(간편 인증) → 서비스 선택 → 선택자료 발급 | 4단계 |
| 메타버스를 접목한 ‘정부24’ 이용방식 | VR 디바이스 구입 및 착용 → 메타버스 플랫폼 접속 → 아바타 생성 → 가상 민원실 진입 → 개인 인증(간편 인증) → 아바타 공무원에게 서비스 요청 → 선택자료 발급 | 7단계 |

자료) 경남연구원에서 작성

또한, 현재 경상남도는 도민의 다양한 제안을 수렴하는 인터넷 창구인 ‘도민참여 플랫폼’을 운영하고 있다. 이 플랫폼은 현재도 접근성이 매우 좋다. 그럼에도 그 기능을 다시 메타버스 플랫폼 안에 탑재하게 되면, 도민과 의견 접수창구 사이에 진입장벽을 만드는 것과 마찬가지라 할 수 있다.

(표 6) 경남도청 ‘도민참여 플랫폼’의 메타버스 접목 전·후 비교표

| 방식 | 절차 | 단계 수 |
|---------------------------|--|------|
| 現 ‘도민참여 플랫폼’ 이용방식 | 경상남도 홈페이지 접속 → 도민소통광장 내 도민참여 플랫폼 클릭 → 개인 인증 → 아이디어 제안 | 4단계 |
| 메타버스를 접목한 ‘도민참여 플랫폼’ 이용방식 | VR 디바이스 구입 및 착용 → 메타버스 플랫폼 접속 → 아바타 생성 → 도민참여 플랫폼 민원실 진입 → 개인 인증 → 아바타 공무원에게 아이디어 제안 | 6단계 |

자료) 경남연구원에서 작성

둘째, 현시점에서 도민 이용률이 저조해진 메타버스서비스 개발은 팬데믹 재발생 전까지 잠정 보류하여 대내외적 비판여론 발생에 따른 제 문제를 예방하는 것이다. 현재 국내 방역당국의 COVID-19 관련 정책의 기본방향은 그동안 불가피하게 비대면 방식으로 이루어졌던 공공 주도의 회의, 박람회, 축제, 공연문화를 대면 방식으로 전환시키는 것이다. 현시점에서 비대면 목적의 메타버스 공공서비스 콘텐츠들은 활용도가 대폭 하락할 것으로 예상된다.

지금은 비대면 메타버스의 필요성이 크게 줄어든 시점이다. 이 시점에서 경상남도가 정확한 수요예측과 전문성 없이 공공서비스 차원에서 비대면 목적의 회의, 박람회, 축제, 공연 등을 메타버스로 개발할 시 대내외적으로 예산낭비사업이자 전형적 전시행정이라는 비판여론이 발생할 것으로 예상된다. 이는 공공서비스에 적합한 주요 접목분야인 소통, 협업, 홍보마케팅의 경우에도 비대면이 요구되는 상황이 조성되었을 때 비로소 필요하다는 것을 시사한다.

마지막으로, 팬데믹을 넘어 도민에게 교훈·희망·감동을 주는 메타버스서비스를 전개하여 콘텐츠적 우수성과 지속가능한 활용성을 획득하는 것이다. 경상남도 차원에서 제공하는 도민서비스용 메타버스가 지속가능성을 확보하려면, 팬데믹 유무와 상관없이 도민에게 꾸준한 인기를 끄는 결과물로 정착되어야 한다. 그러한 결과물을 만들기 위해서는 ‘고품질 명작메타버스’를 개발한다는 발상으로 창의적 콘셉트, 정교한 사물표현, 현장의 리얼리티, 매력적 스토리를 효과적으로 담아내는 것이 가장 중요하다.

가령, 명작영화, 명작애니메이션, 명작다큐멘터리, 명작드라마에 나타나는 보편적 특징이 ‘시대를 관통해서 대중에게 인기’를 끈다는 점이다. 메타버스의 경우에도 명작을 만들어냈을 때 팬데믹 유무와 상관없이 대중에게 꾸준한 인기를 끌 수 있을 것으로 예상된다. 따라서 메타버스의 기본 콘셉트를 언제든지 갈 수 있는 현실장소의 재현이 아닌, ‘갈 수 없지만 가보고 싶은 경남’으로(김진형, 2022:6) 설정하여, 과거, 미래, 탈현실이라는 시공간 속에서 이용자에게 교훈, 희망, 감동을 제공하는 방식으로 구성할 필요가 있다. 이는 그동안 문제로 지적되었던 기존 ‘메타버스관광’의 한계를 극복할 수 있는 창의적 메타버스 관광콘텐츠로도 활용이 가능하다.

중장기적 방향으로 팬데믹 재발생 시 실효성 있는 접목분야를 선별 후 민간 메타버스 플랫폼을 적극적으로 활용하여 서비스의 실용성을 제고시키는 것이다. 향후 COVID-19 감염률이 재상승되거나 또 다른 바이러스 감염증 확산으로 인해 팬데믹이 재발생될 경우, 비대면 목적 메타버스의 사회적 재요구는 필연적이다. 팬데믹 재발생 시 경상남도는 메타버스 접목분야를 공공적 기능이 두드러지는 ‘소통’, ‘협업’, ‘홍보마케팅’에 한정하고, 공공 주도의 각종 회의, 박람회, 축제, 공연 등을 ‘우수한 민간 메타버스 플랫폼’ 기반 위에서 실현시킬 것을 제안한다.

● 참고문헌

1. 관계부처 합동(2022), 메타버스 신산업 선도전략.
2. 금융찬 외(2014), 디지털문명 초연결사회 창조경제, p.127.
3. 김상균 신병호(2021), 메타버스 새로운 기회, 베가북스.
4. 김진형(2022), 위기의 지역명소 메타버스, 내러티브와 기술 융복합이 필요하다, G-BRIEF.
5. 닐 스티븐슨, 김장환 역(1996), 스노우 크래쉬 1, 새와 물고기, pp.48-50.
6. 한상열(2021), 메타버스 플랫폼 현황과 전망, FUTURE HORIZON 49, 과학기술정책연구원, p.20.
7. ASF(2007), Metaverse Roadmap Overview(<http://www.metaverseroadmap.org>).

G-Brief(Gyeongnam-Brief)는 경남의 경제·사회전망 주요현안 진단 및 대응방안 제시, 국내외 선진정책 제도를 소개하는 정책소식지입니다.

본 자료의 내용은 연구자의 견해이며 경남연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.



경상남도 창원시 성산구 용지로 248
전 화 055-267-7447 FAX 055-266-2079

에디터 신아름