

# 호남지역 해양레저산업 발전을 위한 친환경 해양레저 기반시설 구축

박성현\* · 정중식\* · 김철승\* · 이창현\*\* · 송병화\*\*

목포해양대학교 해상운송시스템학부

## A Study on establish Marine leisure foundation for marine leisure development at Ho-Nam Area

S.H. Park\*·J.S. Jeong\*, C.S. Kim\*, C.H. Lee\*\*, B.H. Song\*\*

\*, \*\* Division of Maritime Transportation System, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 530-729, Korea

**요약** : 국민소득 증대와 주5일 근무제 시행으로 육상레저관광에서 해양레저관광으로 그 추이가 이동되고 있다. 해양레저를 즐기고자하는 수요는 증가하고 있으나, 기반시설 부족으로 활성화가 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 특히 우리나라 서남해안 해역은 2,000 여개의 다도해가 자연방파제 역할을 하고 있으므로 해양레저 산업을 활성화 시키는데 적합한 천혜의 자연조건을 보유하고 있다. 본 연구에서는 우리나라 해양레저 기반시설의 현황과 문제점을 분석하고, 서남해안 해양레저 산업 활성화에 필요한 친환경 마리나 시설 구축에 관한 자연조건, 해상조건 분석, 다목적용 마리나 시설에 관하여 논한다.

**핵심용어** : 해양레저산업, 친환경 마리나, 부유체식 구조물, 해상조건

### 1. 서론

#### ▶ 국제 환경의 변화

세계 각국은 관광과 문화 사업을 21세기 국가 전략 사업으로 육성하고 국제 관광객 유치를 위하여 다양한 관광 상품 개발, 관광 인프라 구축 및 관광 진흥 정책을 추진하는 등 국제 환경이 관광과 문화 산업 개발 형태로 변화하고 있다.

관광 선진국들의 사례를 비취볼 때 국민소득이 2만 달러 이상이 달성되면 육상 관광레저에서 해양 관광레저로 추이가 이동함을 볼 수 있다. 특히, 보는 관광 형태에서 자연 친화적 관광 활동에 대한 수요 증가로 체험관광, 생태 관광, 가족단위 관광 형태로 변화되고 있으므로 체험형 관광 테마의 개발이 관광객 유치에 가장 중요한 요소로 작용할 것으로 예측된다.

관광산업의 GDP는 3조 4천971억달러로 세계GDP의 10.7%를 차지하고 있으며, 세계 각국은 해양관광레저 개발에 많은 노력을 기울이고 있다. 향후 관광산업은 해양관광이 주도할 것으로 예상되며, 특히 다도해와 고유문화를 접목시킨 새로운 형태의 테마형 관광 상품이 많은 탄생될 것으로 예상된다.

#### ▶ 국내 환경의 변화

##### ○ 주 5일 근무제'의 시행으로

근로시간 단축에 따라 가족 지향형 가치관의 형성으로 가족단위의 여가활동 및 여행수요 증대의 보편화가 나타나고 있다. 주 5일 근무제 실시 이전 여행기간은 당일관광이 66.8%로 가장 높게 나타났으며, 주 5일 근무제'실시 이후의 경우 '1박 2일'이 55.0%로 높게 나타나고 또한 2박 3일의 경우도 주 5일 근무제'실시 이전에는 4.1%이었으나, 주 5일 근무제'실시 이후에는 31.0%로 증가한 것으로 나타나 숙박관광 비율이 증가할 것으로 추론된다.

따라서 주 5일 근무제 실시 이후의 여행기간을 볼 때 당일 관광 보다는 주말을 적극적으로 활용하는 1박 2일 혹은 2박 3일과 같은 숙박여행의 증대가 예상될 뿐만 아니라 여행 목적지에서도 비교적 시간이 소요되는 체험관광, 스포츠 등과 같은 자기 개발에 중점을 두는 관광활동을 한 것으로 나타나므로 시간 소비에 따른 관광객의 욕구를 충족시켜줄 수 있는 관광 체험 프로그램 및 자기 개발형의 관광 프로그램 개발이 필요하다.

특히, 스포츠 영역에서도 90년대 후반부터 유행하고 있는 래프팅, 행글라이딩, 해양레저 스포츠 등의 관광과 스포츠가 연계된 레저 스포츠 관광의 여행수요가 지속적으로 증대할 것으로 전망됨. '주 5일 근무제'실시로 가장 급격하게 변화된 것으로 보이는 레저 스포츠 관광은'주 5일 근무제'실시 이전 10.8%에서 '주 5일 근무제'실시 이후에는 21.6%로 증가한 것으로 나타나 급격한 수요가 있을 것으로 예상된다.

\*대표저자, shpark@mmu.ac.kr, 061)240-7127  
\*정희원, namkyun.im@mmu.ac.kr, 061)240-7213  
\*정희원, ihkim@mmu.ac.kr, 061)240-7055  
\*정희원, gkpark@mmu.ac.kr, 061)240-7128

○ 해양관광과 레저 환경의 변화로는

사회 간접 시설의 확충으로 해양관광과 레저에 대한 관심이 커지고 그에 대한 수요가 증가하고 있다.

생활수준 향상으로 해양레저를 즐기고자하는 수요자는 증가 추세에 있으나 수요자들을 유치할 수 있는 기반시설의 부족으로 해양레저산업의 활성화가 이루어지지 못하고 있다. 해양레저에 대한 기반 시설 확충과 다양한 체험 테마의 개발이 요구되고 있다.

2. 호남권 환경 분석

2.1 호남권 환경의 변화

국가안전보장회의(NSC)와 대통령자문기구인 동북아시아대위원회의“평화와 번영의 동북아시아 구상-비전과 전략”에서 서울은 베이징~서울~동경라인을 연결하는 동북아시아대 경제도시와 금융허브로 육성, 인천, 광양, 부산, 진해는 물류허브, 목포는 관광허브, 제주도는 평화거점, 개성은 남북협력거점으로 지정하여 개발해야 한다고 보고하고 있다.

우리나라 섬의 60%를 보유, 해양레저관광에 적합한 천혜의 자연조건을 보유하고 있다.

서해안고속도로, 호남고속철, 무안국제공항, 목포~광주간 고속도로, 목포~광양간 고속도로 등 전국 어느 곳에서나 2-3시간 내에 접근 할 수 있는 SOC 확충이 완료되어 가고 있다..

이러한 환경의 변화에 따라 서남권이 세계적인 해양레저관광의 메카로 자리 매김 할 것으로 예상되므로 호남권 해역에 적합한 해양레저 기반 시설 구축이 시급하다.

낙후된 호남 지역의 경제 발전을 위하여 J-Project, S-Project 등을 추진하고 있다. 이러한 사업들의 주요 내용은 관광레저 사업이 주요 내용이며, 특히 해양관광레저 사업이 중요한 부분을 차지하고 있음. 이러한 지역의 중요한 현안 사업의 성공을 위해서는 기반시설의 확충이 시급하다.

Fig. 1은 전남지역의 해양레저 마리아나 시설 구축 계획을 나타내고 있다. 그림과 같이 전라남도, 여수시, 목포시, 신안군, 함평군, 완도군, 해남군, J-Project, S-Project 등 호남권의 대부분 지자체들이 해양레저 관광 사업을 전략 사업으로 선정하여 개발을 추진하고 있다.

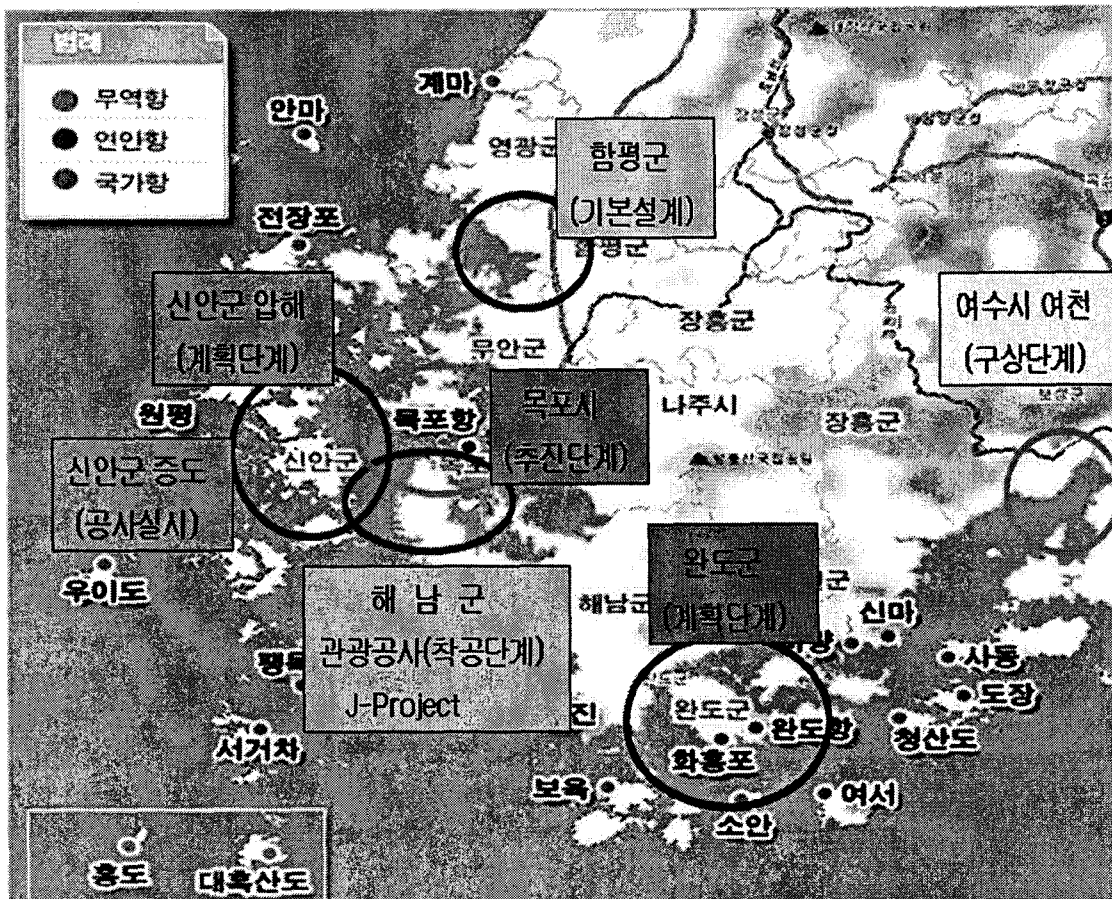


Fig. 1. 전남 지역의 마리아나 시설 구축 계획도

## 2.2 서남권 해역 자연조건 분석 결과

수많은 다도해가 자연방파제 역할을 하는 크고 작은 도서 지역의 긴 협수로로 30마일가량 연결되어 있고, 외해에서 유입 되는 파랑의 영향은 전혀 없으므로 정온 수역을 유지하고 있다. 해양레저를 즐기기에선 천혜의 자연 조건을 갖추고 있다.

서남해역에는 길이 1m당 수역원이 소요되는 방파제를 축조 하지 않아도 부유체식 계류장만으로 요트를 안전하게 계류할 수 있으므로 파랑이 직접 도달하는 지역에 비하여 적은 비용으로 마리나 건설이 가능하다는 커다란 장점을 보유하고 있다. 특히 기존의 요트 사업장들의 문제점으로 지적되고 있는 연계성 관광 테마 부족문제를 해결할 수 있는 다양한 아름다움을 지니고 있는 크고 작은 섬들이 펼쳐져 있어서 요트와 연계한 사업의 운영이 가능하다.

즉 인근의 다도해와 연계하여 요트 산업을 정착 할 수 있어서 활성화하는데 적절한 자연조건을 갖추고 있다.

일반인들이 해상을 항행할 때 가장 적응하기 힘든 일이 배멀미이다. 선박에 승선하여 배멀미를 해본 사람들은 다음부터는 쉽게 선박에 승선하려 하지 않는다. 그러나 서남권 해역에는 시아해, 정등해, 장죽수도, 횡간수도 등과 같이 파랑에 많이 흔들리지 않고 해양레저를 즐길 수 있는 천혜의 수역을 보유하고 있다.

뚜렷한 사계절을 가진 우리나라에는 각 계절에 적합한 해양레저 장비의 적용이 필요하다. 즉 봄, 가을, 여름철에는 덩기형 요트와 윈드서핑, 스킨스쿠버 등의 레저를 중심으로 적용하고, 덩기형 요트를 즐기기 곤란한 겨울철과 초봄, 늦 가을철에는 크루즈형 요트와 파워 보트형의 레저를 중심으로 적용하면 4계절 모두 해양레저를 즐길 수 있다. 수많은 다도해를 각 계절에 적합한 다양한 테마를 가진 섬으로 개발하여 해양레저와 연계할 경우 4계절 모두 해양레저를 즐길 수가 있다.

### 1) 기상조건

○ 기온 : 일반레이스 또는 세일링 요트의 경우에는 10℃ 이상 되는 것이 적절하며, 장거리 외해레이스 또는 크루징 선박의 경우에는 큰 영향을 받지 않는다. 대상해역의 연평균기온은 13.84℃로 우리나라 연평균기온의 전국 평균인 12.4℃보다 온화하고 평균 최고기온은 23.79℃, 평균 최저기온은 5.66℃로 최저기온도 영상의 기온이 유지되어 요트의 항행에 적절한 기온을 유지하고 있다

○ 바람 : 마리나의 입지조건에서 고려되어야 하는 바람의 영향은 마리나에 계류되어 선박이 횡방향 바람을 받지 않도록 해야 하고, 수상레저활동 측면에서는 배의 종류, 이용자의 조선 능력 등에 따라서 달라지지만 일반적으로 풍속 10m/s 이하가 양호하다. 대상해역의 연평균풍속은 3.67m/s이며, 주로 겨울철에 4.4-4.7m/s로 강하게 부는 것으로 나타났으며 요트 산업 특히 레저 보트의 기상조건으로는 적절하다.

### 2) 해상조건

○ 조위 : 조차가 3m-4m 정도이므로 이를 고려한 계류 시스템의 설계가 필요하다.

○ 풍랑 : 수많은 다도해가 자연 방파제 역할을 하여 외해에서의 풍랑이 직접 도달하지는 않으므로 정온 해역을 유지하고 있다. 수백억 원이 투입되는 방파제를 설치하지 않아도 마리나 시설의 설치가 가능하다는 매우 중요한 장점을 지니고 있다.

○ 수심 : 수심은 요트를 계류하는데 고려해야 할 가장 필수적인 요소이다. 모터 요트의 경우에는 3-4m 정도, 세일 요트의 경우에는 용골(Keel)의 깊이를 고려하여 5m정도가 필요하나 대상해역의 항구들은 충분한 수심을 확보하고 있다.

## 2.3 서남권 해역 사회조건 분석 결과

해양레저산업에 관련된 사회조건으로는 주5일 근무제의 시행에 따른 관광 형태의 변화, 국가 균형 발전을 위한 국가적인 개발 계획 수립, 사회 간접 시설의 구축, 상위 개발 계획 등을 분석해야한다.

### 1) 국가 차원의 주요 개발 계획

대통령 자문기구인 동북아 시대위원회의 “평화와 번영의 동북아 시대 구상-비전과 전략보고서”에 제주와 목포를 동북아 관광 허브도시로 육성해야 한다는 내용을 담고 있다.

해양수산부에서는 주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 해양관광 진흥 실천계획(안)을 마련하여 해양문화 체험공간의 조성, 어촌관광 활성화를 위한 기반 조성, 해양레저 스포츠 육성 및 지원, 해양관광 진흥 추진기반 조성 등의 내용으로 해양관광 육성을 추진할 예정이다.

특히 2003년도에 해양수산부에서 요트 대중화 추진 계획을 수립하여 요트 등록제 및 선박검사제도 개선, 마리나항 확충, 보급형 요트 개발 및 건조 지원, 관련 제도 개선, 요트 구입에 대한 특소세 인하 등의 내용으로 요트 산업의 활성화를 추진할 예정이다.

### 2) 주 5일 근무제 실시

‘주 5일 근무제’ 실시에 따른 여가활동의 유형에 관한 설문조사 결과를 보면, ‘주 5일 근무제’ 실시 이전에 ‘평소의 여가활동’은 교제 및 만남(34.4%), 기타휴식(32.5%), 산책 및 행락(26.4%), 운동(17.5%) 순으로 나타났으나, 실시했을 때의 여가활동으로는 여행 및 관광(48.5%), 운동(25.3%), 관람구경 및 만남(23.4%)의 순으로 나타났다 (허갑중, 2002).

근로시간 단축에 따른 여행 유형의 변화를 살펴보면 가족지향형 가치관의 형성으로 가족단위의 여가활동 및 여행수요 증대의 보편화가 나타나고 있다.

여행기간에 관한 설문조사 결과 ‘주 5일 근무제’ 실시 이전 여행기간은 ‘당일관광’이 66.8%로 가장 높게 나타났으며, ‘주 5

일 근무제' 실시 이후의 경우 '1박 2일'이 55.0%로 높게 나타나고 또한 2박 3일의 경우도 '주 5일 근무제' 실시 이전에는 4.1%이었으나, '주 5일 근무제' 실시 이후에는 31.0%로 증가한 것으로 나타나 숙박관광 비율이 증가할 것으로 추론 된다 (허갑중, 2002).

따라서 '주 5일 근무제' 실시 이후의 여행기간을 볼 때 당일 관광 보다는 주말을 적극적으로 활용하는 1박 2일 혹은 2박 3일과 같은 숙박 여행의 증대가 예상되므로 체험관광, 스포츠 등과 같은 자기 계발에 중점을 두는 관광 체험 프로그램 및 자기 계발형의 관광 프로그램에 대한 개발이 필요하다

주 5일 근무제 실시로 가장 급격하게 변화된 것으로 보이는 레저 스포츠 관광은 실시 이전 10.8%에서 '주 5일 근무제' 실시 이후에는 21.6%로 증가한 것으로 나타나 급격한 수요가 있을 것으로 추론된다.(허갑중, 2002)

일본의 경우 주 5일 근무제 실시로 요트 보유 인구가 7배로 증가하였다. (해양수산부,2003)

2010년경에 1인당 국민 소득이 2만달러 이상이 되면 개인 요트를 소유하는 인구가 급격히 증가할 것으로 예상된다.

### 3) 사회 간접 시설의 구축

서해안 고속도로 개통, 고속전철 개통, 무안국제공항 건설, 목포신항 개장, 상해 직항로 개설, 광양-목포간 고속도로 건설, 인근 다도해와의 연륙교 건설 예정 등 서울, 부산, 광주등 대도시의 관광객들이 3시간 이내에 쉽게 접근할 수 있는 교통망이 형성되어 해양레저 산업을 위한 회원 확보에 많은 도움이 될 것으로 예상 된다.

## 2.4 SWOT 분석

### 가. Strength

- 자연조건, 기상조건 및 해상조건 모두 요트 산업의 입지에 적합하다.
- 동남해안의 타 지역에 비하여 1일 코스, 2일 코스 등 다양한 항로 설계가 가능하다.
- 광역 여건 및 사회조건이 최적으로 형성되어 있다.
- 주변 관광지와 연계가 용이하다.
- 동북아 해양관광 허브 도시로 건설 가능성이 높다.
- 중소형 조선단지를 비롯한 발전 가능성이 있는 기반 여건을 보유하고 있다.
- 다도해의 수많은 섬들이 자연 방파제 역할을 하므로 마리나 설치비가 저렴하다.
- 수도권 및 대도시 관광객이 쉽게 접근할 수 있는 사회 간접 시설이 구축되어 가고 있다.

### 나. Weakness

- 타 지역과의 개발 중복성이 존재하고 있다.
- 즉, 목포시, 함평군, 해남군, 한국관광공사, 완도군, 여수시, 전남도 J-Project 등 지자체별 많은 마리나 시설

계획을 가지고 있다.

- 인근에 대도시가 부족하고, 해양레저를 즐길 인구가 부족하다.
- 해양레저 기반시설이 부족하고, 다도해 연계 프로그램 구축이 필요하다.
- 회원확보와 시민홍보 등 체계적인 마케팅 전략 수립이 필요하다.
- 해양레저 관련 주변 산업이 부족하다.
- 지자체의 재원이 부족하므로 국비 또는 외국자본, 민간 자본의 유치가 필요하다.
- 부대 위락 시설이 부족하다. (콘도, 골프장, 주차장 등)

### 다. Opportunity

- 정부, 해수부, 전남도 해양관광 개발 계획에 적합하다.
- 주 5일 근무제로 관광 형태와 기회 증대, 체험형 해양 관광 참여자가 증가추세에 있다.
- 초기 마케팅 전략 수립으로 시장 지배 위치 확보가 가능하다.
- 요트 구매자 증가 추세, 구매 의욕자 다수, 요트 동호회 등이 증가 추세에 있다.
- 국제간 관광 교류 확대와 관광의 세계화가 진행되고 있다.

### 라. Threat

- 초기 시설 투자 과대와 미개척 시장에서 오는 위험성이 존재하고 있다.
- 신규 사업이므로 사업개시부터 안정화까지 위험성이 존재하고 있다.
- 1인당 국민소득 2만달러 이상의 국가 경제 발전이 필요하다.

## 3. 해양관광, 다도해 어촌관광의 현황

### 3.1 국내관광과 해양관광 현황

현재 내국인의 국내관광 총량은 연간 3억여명 수준으로 이제 여행은 국민들의 가장 대표적인 여가활동 중 하나로 자리매김하고 있으며, 향후 주5일 근무제가 도입되면 매년 5천만명 정도의 증가가 예상된다. 2001년도 국민들의 국내관광여행의 경험율은 96.7%(숙박관광 71%, 당일관광여행 85.9%)이며, 관광여행 총 참가횟수는 6.05회(숙박관광 1.49회, 당일관광 4.56회) 순으로 나타났다.

국토가 좁고 인구밀도가 매우 높은 우리나라는 계절성에 따른 휴가기간의 집중화, 주말여행 집중에 따른 교통 및 주요 관광지의 혼잡도가 점점 심화되고 있음은 물론이거니와 전반적으로 국내관광 수요가 연중 크게 증가하고 있으나, 이를 수용할 관광지 및 관광시설의 개발·확충, 관련 서비스 제공 등의 공급은 수요증가에 적절히 부응하지 못하고 있는 실정이다. 그러므

로 육상의 번잡한 관광 보다는 해상관광의 개발이 필요하다.

16개 광역시·도 및 지역별 기초지자체는 지방자치제도가 시행된 이후 관광산업의 중요성을 깨닫고 각기 실정에 맞는 관광지 개발과 관광객 수용태세 개선에 나서고 있으며, 최근에는 일반 관광 및 문화 분야 중심의 전통적인 관광산업뿐만 아니라 농업, 수산업, 여타 소규모 지방공산품 업종에 이르기까지 거의 모든 부문에서 관광에 의해 파생되는 소득 및 고용증대 효과에 주목하고서 보다 적극적으로 관광산업에 동참하고 있다

이러한 추세에 따라 각 지자체가 관광에 대한 지대한 관심과 나름대로의 많은 노력을 기울이고 있음에도 불구하고, 예산과 전문 인력의 부족, 지식정보·아이디어와 경험의 부족, 효과적인 정책 및 사업추진 전략의 부재 등으로 인해 대부분 소기의 성과를 거두지 못하고 있는 실정이다

경제발전, 소득수준 향상, 남북관계에 있어서 탈 냉전시대 도래, 근로시간 단축, 맞벌이 부부의 증가, 여행 빈도 증가, 기술과 교통의 발전, 사회구조의 변화 등과 같은 사유로 인해 관광객들의 욕구에 있어서 변화가 초래되고 있다. 이러한 변화로 인해 나타나게 된 여러 가지 사항 중 가장 특이한 점은 과거에는 정적이고 편안한 위주의 관광과 단체형 관광을 선호하였으나, 오늘날은 직접 체험이 가능한 동적인 관광형태와 양적 규모 보다는 질적인 형태의 관광에 관심을 가지는 소규모 형 관광이 주를 이루고 있다.

관광수지에 있어서 흑자 결과는 국가의 국제수지 개선에 대한 기여도가 매우 높기 때문에 세계의 각국들은 외래 관광객 유치에 위해 다각도의 노력을 집중하고 있다.

국내 국민관광 총량은 Table1과 같이 예상된다(2001,문화관광부).

Table 1. 국민 국내관광 총량 예측

구분	2002	2005	2008	2011
국민국내관광 총량	404,648	507,436	536,876	605,968
당일관광 총량	241,822	307,824	327,948	370,193
숙박관광 총량	162,826	199,612	208,928	235,772

Table 2. 해양관광 참여인구 및 전망

구분	1998	2000	2003	2010
인구(천 명)	46,430	47,280	48,430	50,620
1인당 연평균관광 참여횟수	6.5	6.9	7.1	7.3
전체관광 참여횟수(천명/년)	301,795	326,232	343,853	369,526
해양관광총참여횟수(천명/년) (백분율, %)	72,129 (23.9)	84,404 (25.9)	92,060 (26.8)	116,431 (31.4)
해수욕(천명/년)	55,042	63,643	68,741	83,080
바다낚시(천명/년)	5,059	5,849	6,578	8,658
해양스포츠(천명/년)	1,006	1,574	2,394	6,368
해양연관형(천명/년)	11,022	13,338	14,347	18,325

해양공간은 21세기 인간의 관광동기를 충족시킬 수 있는 무한한 잠재성을 지닌 관광공간으로서의 역할을 수행할 것이며, 다양한 형태의 해양 관광 상품의 개발은 물론 보다 더 안전하고 편안한 크루즈선의 운항이 가시화될 것으로 전망된다.

특히 해양의 섬 중에서 특수한 문화를 보존하고 있는 지역은 고유문화와 접목시킨 식도락 상품, 해양보트·바다낚시·요트 등 무한한 관광활동의 창출과 환상의 섬, 모험의 섬, 식도락의 섬, 허니문 섬, 체험의 섬, 마력의 섬과 같은 새로운 형태의 테마형 관광 상품을 탄생시키게 될 것으로 예측되고, 앞으로 한반도의 관광 매력성을 배가시킬 수 있는 자원은 해안과 해양이 될 것으로 예상된다.

우리나라의 경우 육지면적의 제한과 관광개발로 인한 환경 파괴 측면을 고려해 볼 때 해양관광의 활성화 필요성은 높다고 할 수 있다. 따라서 삼면이 바다로 구성되어 있는 우리나라의 지리적 여건에 적합하고 환경의 파괴를 최소화 하면서 충분히 관광 상품과 자원화가 가능한 해양 관련 관광 상품과 자원이 많이 개발되어야 할 당위성이 나타나고 있다

우리나라 해양관광 관련 자원의 현황을 살펴보면 해양, 연안은 섬이 3,170개로 구성되어 있으며, 해안선의 길이는 11,542km에 이르고, 갯벌 형성 면적은 약 2,393㎢이다. 그리고 어항과 포구는 2,240여개가 있고 360여개의 해수욕장이 있다(해양수산부, 2004), (해양수산부, 2003).

이외에도 해안경관지, 바다낚시터가 곳곳에 있으며, 약 4,000여척의 낚시어선이 있는 것으로 집계되면, 해안 관련 축제가 약 70여 곳에 성행되고 있음은 물론 곳곳에 해양스포츠 활동이 가능한 공간이 있기 때문에 해양관광이 가능한 자원은 무한하다고 볼 수 있다.

해양관광산업의 경우 참여인구가 약 7,000만명으로서 우리나라 총 관광 참여인구 2억 4,000만명중 약 30%를 점유하고 있는 것으로 추산되고 있다(ICOMIA, 2002), (KIET, 2003). 우리나라의 경우 서해안 고속도로의 교통과 병행하여 무안, 울진, 양양 등에 공항이 건설되고, 부산, 광양, 목포 신항만의 건설 등이 추진됨에 따라서 해안관광을 할 수 있는 대상지로의 접근성이 향상되고 있다.

또한 국민소득의 증가로 인해 생활수준이 향상되고 있으며, '주 5일 근무제' 실시로 인해 여가시간이 증가하고, 국민들의 건강을 추구하는 가치관의 변화가 나타남에 따라 어촌과 어항을 중심으로 하는 해양 활동형 관광이 내륙관광에 비해 그 수요가 크게 증가할 것으로 예측되고 있다.

해양관광의 참여인구는 Table 2와 같이 2003년 기준, 약 9천2백만 명 수준으로 전체 관광 참여인구의 약 26%를 차지하고 있으나, '주 5일 근무제' 시행 등 근로시간 단축 등에 따라 2010년에는 31% 수준으로 증가할 것으로 예측되고 있다(2004 이상준외2). 해양수산부에서는 해양자원의 지속가능한 개발과 이용의 일환으로 어촌, 어항을 수산자원조성 기지와 관광 휴양단지로 개발하여 해양관광 수요에 부응할 수 있도록 해양공간 확보에 주력하고 있다(2003, 해양수산부).

### 3.2 어촌의 관광 활동 현황

과거 우리나라의 어항은 수산업활동을 위한 중심시설로서의 기능만을 수행했을 뿐 그 이외의 기능은 부각되지 못했으며 어항시설은 어업인들의 공간으로 여겨져 일반인들의 방문이나 접근기회가 많지 못했다. 그러나 국민소득 증대와 주5일 근무제 시행으로 어촌지역을 방문하는 수요가 크게 증대되고 있다.

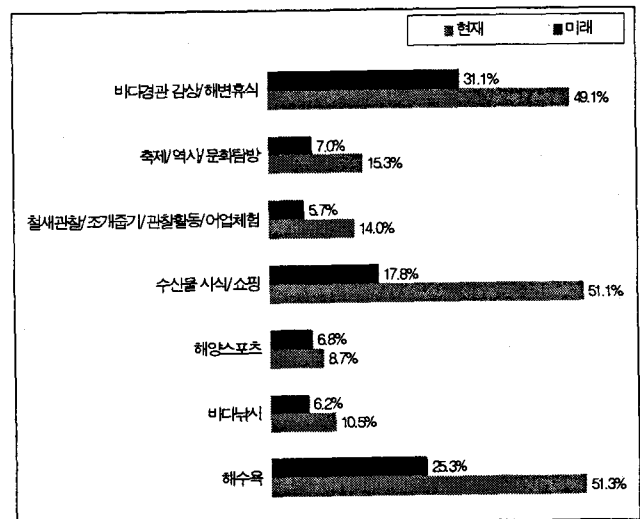
어촌과 어항지역에서의 관광활동 추세에 대하여 조사한 결과를 보면 2001년도에 비하여 2004년에는 어촌관광인구가 크게 증가한 것으로 나타났다.

어촌지역을 관광이나 휴식을 목적으로 방문한 빈도에 살펴 보면, 관광경험이 있다는 응답은 2001년 전체 응답자의 48.2%에서 2004년 68.0%로 나타나 어촌관광활동 인구에 큰 변화가 있음을 알 수 있다.

어촌 어항을 방문한 유형을 분석해 보면 어촌지역을 방문하는 관광객들은 어항시설이 있는 지역의 방문빈도가 상대적으로 높다는 것을 알 수 있다. 이것으로 볼 때 어항은 어업활동 뿐만 아니라 어촌관광을 위한 중요 시설 중의 하나라는 것을 알 수 있다.

어촌지역에서의 관광활동 형태를 현재 참여하고 있는 것과 향후 참여해보고 싶은 활동으로 구분하여 분석한 결과 향후 참여하고 싶은 활동형태에서는 수산물 쇼핑이나 해수욕활동의 비중은 크게 감소한 반면, 바다경관 감상/해변휴식(31.1%)이 크게 증가하였다. 즉 여행패턴의 변화에 따라 단순한 활동형태에서 벗어나 휴식형태의 관광활동에 대한 선호도가 증가하는 것으로 생각된다.

Fig.2. 어촌·어항여행시 관광활동형태.



주) 현재 -복수응답, 미래-단수응답처리  
 자료 : 해양수산부, 「어촌지역교류활성화 방안연구」, 인용재 작성.

이상의 분석결과를 보면, 어촌과 어항이 많은 호남권해역에서의 관광활동 수요는 최근 들어 크게 증가하고 있다는 것을 알 수 있다. 그러므로 호남권 해역의 경제 활성화를 위해서는 고전적인 수산업뿐만 아니라 어촌체험활동, 바다낚시, 수산물시

식/쇼핑 등 관광활동의 수요에 대응할 수 있도록 하는 방안이 가장 적합할 것으로 사료된다. 이러한 관광활동 수요를 어촌으로 유도하기 위해서는 가장 시급한 과제가 기반시설을 구축하는 것이다. 즉 현재와 같은 어촌 시스템으로는 늘어나는 관광객을 유치하기 곤란하다.

서남해안 기존의 어촌을 개조하여 어업과 관광레저를 동시에 활성화 시킬 수 있는 시스템으로 변화시켜야 어촌의 경제 활성화가 이루어 질것으로 사료된다.

#### 4. 다도해 어항의 기능과 마리아의 역할

다도해 어촌 어항의 기능은 Fig.3과 같이 어업활동 지원기능, 수산물유통기능, 어촌사회 기반시설 기능, 해상교통 및 물류운송기능, 해양관광 및 도시와의 문화교류 기능 등 크게 5가지 기능으로 구분할 수 있다.

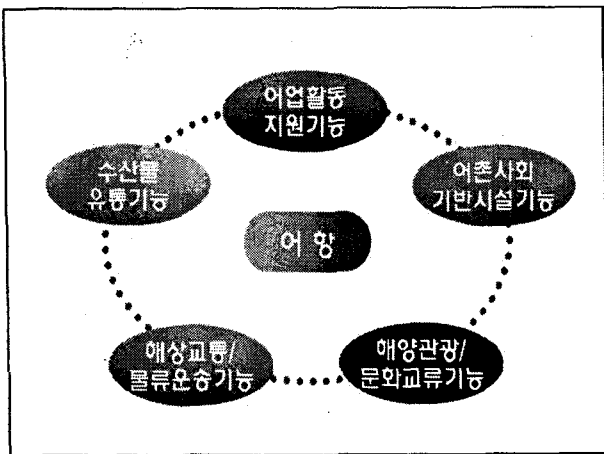


Fig.3. 어촌 어항의 기능.

어업활동 지원기능은 어선의 안전 정박으로 어업인의 생명과 재산 보호, 어획물의 양육장, 출어 준비 장소(어구의 준비, 급유, 급수, 어선의 수리 등)를 포함한다.

수산물 유통기능은 수산물의 하역 및 시장 거래, 소비지 등으로 출하하는 수송 터미널, 수산가공업 기지의 기능을 말한다.

어촌 사회 기반시설 기능은 지역사회 어업인들의 생활기반 및 지역경제 발전을 위한 기반시설을 말하며 해상교통 및 물류운송기능은 도서, 벽지의 어촌과 외부 사회를 잇는 교통 및 물자와 정보의 수송기능을 말한다.

해양관광 및 문화교류 기능은 어촌지역의 관광 활성화에 따라 새롭게 부각되고 있는 기능으로서 어항공간을 활용한 해양관광 및 레크리에이션 기능 제공과 더불어 어촌문화의 체험공간의 기능을 말한다.

현재 우리나라 어촌의 경우에는 해양관광 및 문화교류 기능이 부족하다. 국민소득 증대와 주5일근무제 시행으로 해양관광 레저 인구는 날로 증가되고 있으며, 레저나 여가를 즐기는 형태

도 육상레저에서 해양레저로 경류형에서 체험형으로 변화되고 있다. 날로 증대되고 있는 해양관광레저 수요를 어촌으로 유도하기 위해서는 어촌 어항의 기능 중에서 해양관광레저 및 문화교류 기능을 강화할 필요가 있다.

즉 향후 어촌의 경제 활성화를 위해서는 어촌 어항의 기능을 기존의 어업활동 기능에 추가하여 해양관광레저 기능을 강화하여야 하며, 이러한 역할을 다목적용 마리아나가 해야 할 역할이다.

다목적용 마리아나는 일본의 피셔리나 (Fisharena)나 유사한 개념을 가진 시설이다.

일본에서는 해양 및 어촌관광의 활성화에 따라 레저선박 (pleasure boat)와 유어선의 전용 시설을 정비하고 어업 활동을 위한 구역과 해양성 레크리에이션의 기지로서의 구역을 구분하기 위하여 피셔리나 정비사업을 추진하고 있다. 즉, 피셔리나란 어항 및 어항 주변 해역에서의 어업과 해양성 레크리에이션 활동의 공존을 목표로 한 종합시설로 마리아나의 한 형태이다.

이러한 어업활동을 위한 어촌과 해양관광레저 활동을 위한 어촌 형성 역할을 다목적용 마리아나가 하게 된다.

어촌의 다목적용 마리아나의 핵심 역할은 해양관광레저 활동을 통한 도시주민과 어업인간의 교류를 도모하고 미래 세대를 위해 매력 있는 어항어촌으로 가꾸어 나가는 것이다. 이를 위하여 어항시설의 관광자원화와 함께 배후지역을 대상으로 먹거리 식당, 클럽하우스 등으로 정비하여 환경을 개선하고 어업인 스스로 어업활동과 해양레저관광 사업에 참가하도록 유도함으로써 어촌의 경제 활성화를 도모할 수 있다.

특히 환경친화형의 부유체식 다목적용 부유체식 마리아나가 서남해역에 가장 적합할 것으로 사료된다. Fig.4는 환경친화형의 부유체식 다목적용 마리아나의 한 형태이다.

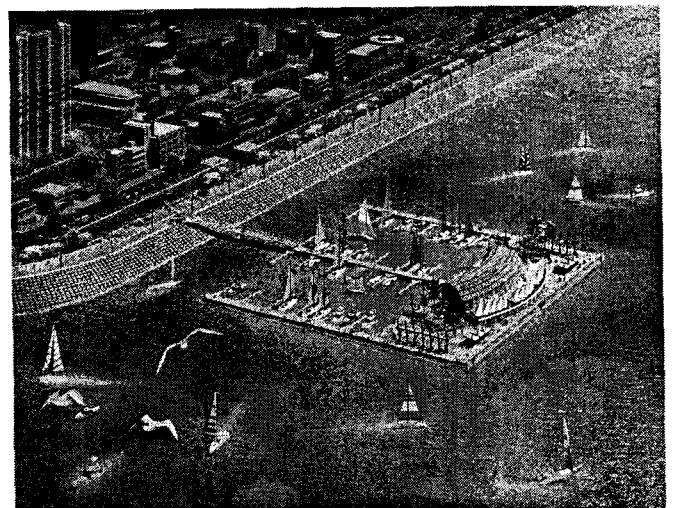


Fig.4. 환경친화형의 부유체식 다목적용 부유체식 마리아나.

## 5. 결론

국민 소득의 증가와 주5일 근무제의 시행으로 골프, 스키 등 육상 레저 산업에 이어 마지막 남은 해양레저관광 산업의 활성화 시대가 도래 할 것으로 예측된다.

국민소득의 증대와 해양레저 수요 증대에 따라 크고 작은 아름다운 섬의 60%를 보유하고 있는 서남해안은 향후 해양레저 산업의 활성화의 적합지로 급부상하고 있다.

서남해역 분석결과 다음과 같은 결론을 얻게 되었다.

(1) 주 5일 근무제 실시로 스포츠, 레저 산업과 연계된 체험형의 관광과 숙박 체류형의 관광이 증가할 것으로 예상되므로 해양레저를 통한 체험형 관광 프로그램 개발이 필요하다.

(2) 해양 환경을 보존하면서 해양공간을 개발할 수 있는 환경 친화형의 부유체식 해양구조물을 이용한 마리나 시설의 이용이 가장 적합할 것으로 판단된다. 특히 해양레저 사업의 활성화에 따라 마리나 시설의 확대 축소가 가능하기 때문에 초기 투자비에서 오는 위험 부담을 줄일 수 있는 방안으로 사료된다.

(3) 서남권 해역의 해양레저 사업 적용에 대한 타당성과 입지조건을 분석해본 결과 다도해의 보유로 다양한 관광 테마와의 연계가 가능하고, 해양레저를 즐길 수 있는 천혜의 자연조건을 가지고 있는 곳으로 분석되었다.

(4) 서남해역의 다도해 어촌 어항의 어업활동 중심의 기능에 해양관광 및 도시와의 문화교류 기능을 강화 할 필요가 있다. 현재 어업활동 위주의 어촌 경제 활동 방향을 해양레저관광 문화 교류가 복합된 형태의 기능으로 전환하기 위해서 가장 시급하게 추진되어야 할 사항은 기존의 어항을 다목적용 어항으로 시스템을 바꾸는 것이다.

기존의 어항의 기능에 해양레저관광 기능을 가진 어항으로 바꾸기 위해서는 외국의 피셔리나와 같은 다목적용 마리나 시설의 구축이 필요하다.

특히 우리나라 서남해안의 경우에는 환경 친화형의 다목적용 부유체식 마리나 시설의 구축이 적합할 것으로 판단된다.

다목적용 마리나의 핵심 역할은 해양관광레저 활동을 통한 도시주민과 어업인간의 교류를 도모하고 미래 세대를 위해 매력 있는 어항어촌으로 가꾸어 나가는 것이다. 어항시설의 관광자원화와 함께 배후지역을 대상으로 먹거리 식당, 클럽하우스 등으로 정비하여 환경을 개선하고 어업인 스스로 어업활동과 해양레저관광 사업에 참가하도록 유도함으로써 어촌의 경제 활성화를 도모할 수 있다.

## 참 고 문 헌

- [1] 박성현 외(2005), 요트산업 입지선정을 위한 설문조사 분석 및 평가, 해양환경안전학회 2005년도 춘계학술대회 논문집
- [2] 박성현(2005), 국내 요트 산업의 현황과 문제점, 해양환경안전학회지 제11권 제1호
- [3] 박성현 외(2005), SWOT&AHP을 이용한 목포항 요트산업 개발과 운영 주체 평가, 한국항해항만학회지 제29권 제8호
- [4] 박성현(2006), 서남권 다도해 해역의 해양레저 기반 여건 분석, 한국항해항만학회지 제30권 제3호
- [5] 박성현(2006), 국내 해양레저(요트) 산업의 현황과 문제점, 한국마린엔지니어링 학회 제30권 제3호
- [6] 허갑중(2002), 한국문화관광정책연구원, 주5일 근무제 실시에 따른 국민 관광 육성방안.
- [7] 해양수산부(2004), 주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 '04년도 해양관광 진흥 세부 실천 계획(안).
- [8] 해양수산부(2003), 주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 해양관광진흥 기본계획(안).
- [9] ICOMIA(2002), Boating Industry Statistics.
- [10] Boating Industry Association of Queensland AU(2003), July.
- [11] 해양수산부(2003), 해양관광 진흥 기본계획
- [12] 해양수산부(2005), 어항개발 추진 정책방향
- [13] 해양수산부(2004), 어촌지역교류활성화 방안 연구
- [14] 박성현(2004), 요트산업 입지선정 및 타당성 조사 용역