영세어가라는 점이요, 둘째로, 오늘날 어업의 발전방향은 200해리 실시이후 원양어장에서 상실한 어장을 연안어장의 집약화를 통해서 극복해 가는 쪽으로 나가고 있다. 이른바 자원관리형 어업 내지 재배어업이 바로 그것이다. 이와같은 어업이 성공하기 위해서는 생산면에선 어장질서를 유지하면서 공동출자·공동출역을 통해 생산성을 높여야 하고, 유통면에서는 공동출하를 통한 가치의 실현이 절대로 필요하다. 우애와 평등을 본질로 하는 어업공동체가 아니고서 누가 이 일을 관장하고 추진할 것인가!

3 前提的인 條件

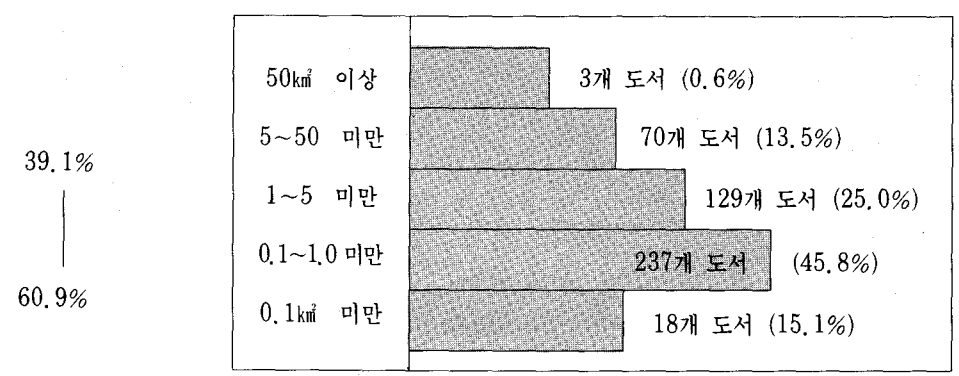
實態把握 아쉽다

申 順 浩〈木浦大 敎授〉

머리말

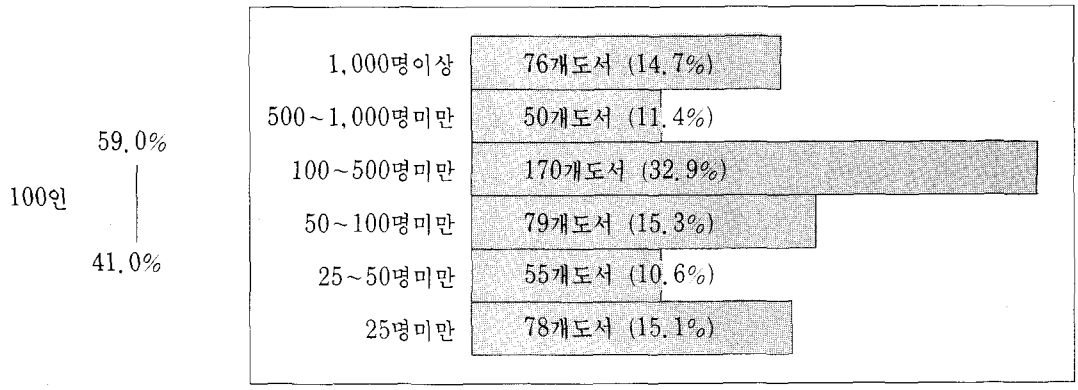
우리나라의 국토공간개발에 관한 '60년대 이후의 일반적 인식은 총량적 경제개발에 그 촛점이 맞춰져왔다. 이는 우리나라가 처한 자본의 빈약과 생산기반의 미확보라는 시대적 상황에 따른 것이었다고 보여지

〈표 1〉 면적규모별 도서 기준 : 1984년말



자료 : 내무부 도서지, 1985.

〈표 2〉 인구규모별 도서 기준 : 1984년말



자료 : 내무부 도서지, 1985.

며, 한편으로는 '50~'70년대 세계적으로 널리 강조되어 왔던 성장지향적개발이론(grow-horiented general development theory)과 그 궤도를 같이 하고 있다.[1]

우리나라는 1986년말 기준으로 총 3,201개 도서(유인도 517, 무인도 2,684)가 있는 바, 이의 총 가구수는 92,253호이고 인구는 401,951명이다. 이중 유인도서의 총면적은 1,915㎢로 도서당 평균면적은 3.704㎢이며 도서당 평균인구는 777.5명이다. 인구 규모별 도서수는 1,000명 이상이 76개도(전 유인도서수의 14.7%), 500~1,000명 미만이 59개도(11.4%), 100~500명 미만이 170개도(32.9%)이고 인구 100명 미만 도서가 202개도로 전체의 41.0%나 된다.[2]

이들 도서지역은 거의 모든 부문에 걸쳐 우리 사회의 일반적 그것에 비해 낙후되어 있는 바, 이는 그 자체의 일부여건이 비록 비교우위에 속하지 않고 있지만 그 보다 더 근원적인 원인은 오랜동안 개발정책에서의 소외 결과에서 찾음이 타당하다. 도서가 갖는 많은 특성가운데서도 입지적 고립성은 여타 지역에 비해 매우 강하며, 이를 극복하는 데에 한계성이 높다. 개개 도서의 협소성과 높은 격절성은 도서지역의 개발에 있어 어떠한 타요소에 비해 근본적인 장애요인이 되고 있다. 그럼에도 지금까지의 도서지역에 관한 개발시각이 매우 한계적이었을 뿐만 아니라 그나마 최근 일부 정책들도 도서지역의 이같은 특수성을 크게 고려 않고 수립·시행되고 있어 그 효율적 추진에 상당한 문제점을 안고 있다.

이와같은 관점에서 본 연구는 효율적인 도서지역개발을 위해 바람직한 방향모색에 중점을 두되, 이를 위해서는 필수적 전제이기도 한 지역적 실상을 부분적이나마 중요대목을 살피고 이 바탕 위에서 지금까지 수립되어온 일련의 정책에 내재된 전략이 갖는 문제점을 적시하여 향후 도서지역개발에 관한 연구와 정책수립에 보탬을 주고자 한다.

島嶼地域의 開發 與件과 戰略

도서지역의 여건

도서지역은 지역단위별 면적이 매우 작아 인간정주적 입장에서 지역공간이 협소하고 사면이 수면으로 둘러 싸여 외부지역과의 공간적 접촉이 매우 한정되어 있다.

〈표 1〉에서 보여 주는 바와 같이 전 유인도서중 면적이 50km 이상되는 도서는 겨우 3개도(0.6%)이고, 1km~50km 미만 도서는 199개도(38.5%)이며, 1km 미만의 면적에 해당되는 도서가 315개도(60.9%)로 도서당 평균 면적이 3.7km에 불과해 도서지역의 협소함을 알 수 있다.

한편 도서별 인구규모를 살펴보면 〈표2〉에서 나타나 있듯이 전체 유인도서 가운데 인구 1,000명 이상의 도서는 76개도(14.7%)이고, 500~1,000명 미만 도서는 59개도(11.4%)이고, 100~500명 미만도서는 170개도(32.9%), 50~100명 미만도서는 79개도(15.3%), 25명 미만은 78개도(15.1%)로 전체 유인도중 인구100명 미만의 도서가 212개도로 41%를 차지해 도서별 인구규모가 매우 작고 분산되어 있음을 보여 주고 있다.

또한 도서와 육지(해안)와의 직선거리는 전 유인도 중 51.6%에 해당하는 267개도가 12km이내이고, 12~49km이내는 172개도로 전체 유인도의 33.5%에 해당되고 40km이상 떨어져 위치하고 있는 도서가 78개도(15.1%)이다.

이같은 도서지역과 외부지역간의 흐름은 교통에 의함이 그 첫째가 되겠고, 그 다음으로는 통신시설에 의한 정보의 흐름이고, 그밖에 communication에 의한 전달로 이들의 매체가 이루어 지게 된다.

그런데 도서지역이 여타 지역 및 벽지지역에 비해 불리한 여러가지 지역적 특수성[3]을 가지고 있지만 그 중에서도 이러한 흐름이 가장 나쁜 조건에 처해 있다.

도서지역에서 외부지역 특히 중심지가 되고 있는 해안도시지역이나 모도까지의 교통수단은 유일하게 선박에 의존할 수 밖에 없다. 이 점이 내륙지역의 교통여건과 비교하여 몇가지 근본적인 차이가 있는 바 그 첫째가 선박(특히 정기여객선) 외에 선택적 교통수단이 없고, 둘째 기상의 영향을 매우 크게 받고 셋째, 해상교통의 운항회수가 적고 넷째, 교통시간의 과다한 소요와 교통비용이 높으며 다섯째, 수송체계가 여러 단계를 거쳐야 하는 점 등을 들 수 있다[4].

개발전략과 적용상의 문제

개발을 위한 지역공간의 획정 문제에 있어서 도서의 경우에 지역적 특성이 물리적, 경제적, 사회적 측면에서 볼 때 도서지역 상호간에는 위치와 규모에 따라 동질적 요소를 갖고 있는 경우가 많다고 볼 수 있다.

그런데 도서간에 상호의존관계는 기술한 바와 같이 비록 거리상에 인접하여 위치한다 할지라도 실제 교통관계는 내륙지역의 그것과는 비교할 수 없이 격절성이 높아 개발에 대한 파급효과는 단위도서지역내에 한정되는 것이 거의 대부분이다[3]. 따라서 지역공간의 확정에 대한 전략은 무엇보다도 개개 도서단위가 기본적 개발단위로 되어야 한다. 비록 물리적·경제적·사회적 요소들이 동질적이었다 하더라도 이들은 내륙지역에서와 동일하게 몇개의 근접도서끼리 묶어서 시설을 한다거나 중심지 기능을 부여했을 경우 그에 대한 이용자가 기능의 파급효과는 대개의 경우 당해도서 이상을 벗어나기 힘들다. 다만 기준이 되는 요소들에 의해 동질성(특히 도서의 규모와 위치)이 높은 경우 일정 준거에 의한 개발의 틀을 적용할 수 있을 뿐이다.

한편으로 개발대상지역을 권역으로 나누어 중심지역을 집중개발하는 것은 주변지역(surrounding area or periphery)에 의해 파급효과를 통해 중심지와 같이 개발효과를 거두려는 의도에서 행해지고 있음은 이미 살펴본 바와 같다. 또한 권역내에 계획하는 대부분의 시설들이 일정한 시설 이용 인구 및 지역적 범위가 있게 된다는 점과 한정된 재정적 지원으로 주위 지역으로 파급효과를 기대하여 실시하는 것이다.

그러나 도서지역의 경우에는 이미 살펴본 바와 같이 내륙지역과 달라 격절성이 매우 높아 중심지로 선정한 모도와 자도(인접기초도서)사이에는 시설의 이용이나 파급효과가 원만히 이뤄지기에는 상당히 어려움이 있다. 즉, 기상 조건에 의한 해상교통의 불완전성이라든지 선박에 의한 교통시간의 과다한 소비외에도 적은 운항회수등이 그것이다.

게다가 도서지역의 대부분 주민들이 농번기나 성어기 또는 양식업의 수확기가 연중 끊임없이 반복되는 생활을 하고 있어, 인근 생활중심지로 일보러 가는 것은 거의 하루종일을 소비케 되는 교통관계를 고려할 때 의료, 생활필수품 구입 및 생산물 판매, 행정업무, 생활정보, 사업상담, 농·어구 수리, 자녀교육 등의 제반업무를 한꺼번에 한 지역에서 처리하고자 한다.

따라서 인근의 생활중심지가 위에 열거한 대부분 시설을 갖추고 있더라도 어느것 한두 가지만 불비하다거나 서비스 질이 낮을 경우에는 오히려 그곳보다는 완전하게 갖춰져 있는 해안등의 도시지역에서 한꺼번에 처리하고 돌아오려는 완벽한 1회의 여행을 하고자 한다[5].

이러한 관점에서 현재 계획중이거나 추진하고 있는 모도중심의 생활권역화는 자도와 모도 사이의 교통을 육상교통과 같이 하루에도 왕래가 수시로 가능하고 교통시간도 단축할 수 있게 되는 체제를 갖추거나 도시지역 만큼 상위기능(시설)을 갖추기 전에는 모도중심의 개발효과를 위해 채택하고 있는 중심권개발전략(실제로 쓰이는 용어의 의미가 애매한 경우도 있음)은 W. Christaller의 중심지이론에 있어 상위계층인 'market town'이나 'town-ship center'이라고 볼 수 있는 해당지역이 거기에 상응되는 자체기능을 충분히 갖고 있질 못하고 있다.

또한 이론이 적용되기 위해 전제하고 있는 대상지역의 특성, 즉 ① 기복이 거의 없는 동질적 평야 ② 이동이 어떠한 방향으로 든지 가능 ③ 구매하는 인구가 연속적으로 균등하게 분포 ④ 소비자가 근접거리(distance minimization)의 원리에 따라 합리적으로 행동한다는 원리[6]에 하나도 적합되지 않음을 간과하고 있는 듯하다.

또한 같은 관점에서 성장거점이론에 있어 중심지가 주변지역으로의 확산기능을 전달하는 것도 커다란 어려움을 갖게 된다.

생활권 중심지로서 모도가 중심지로서의 지위, 규모, 기능적 역할, 위치, 일정한 수준의 자생력, 성장 등에 있어 핵(core)으로서 충분하지 않는데다 설령 개발에 의해 약간의 핵으로서의 기능을 갖는다 해도 기술한 바와 같은 교통등의 문제로 인해 확산기능이 거의 발휘될 수 없으므로 이들 이론을 도서지역에 그대로 적용하는 데에는 어려운 점이 많다.

이러한 점에서 모도중심의 권역개발은 단위 도서간 및 도서내부(규모가 큰 중심도서에

있어서 해당됨)의 접근관계의 획기적인 개선이 전제되어야 하며 또한 대부분 도서주민들의 생산활성과 관련하여 한꺼번에 모든 업무를 처리할 수 있는 기능이 완벽하게 갖춰져야 한다.

그러나 기상조건등을 감안할 때 해상교통의 획기적 개선에는 한계점이 있고, 생산물의 판매와 구입에 있어서는 모도(중심도시) 자체내에서 완벽하게 이루어지기 힘든 점이 존재한다. 이는 생산물의 판매가 모도에서 행해졌다 하더라도 모도에서는 다시 생산물을 가장 인접한 육지의 도시에 판매해야 하므로 생산물을 인근 모도에서 판매하는데 따른 교통비(특히 하역비용) 만큼 손해를 보게되고 여러 단계의 운송과정에 따른 상품의 훼손과 신선도 저하로 상품의 질을 떨어뜨리게 된다.

상품의 구입(일상용품 및 생산용품)에 있어서도 구입 패턴이 한 품목을 대량구입하여 비축하거나 또 여러 품목을 한꺼번에 구입하는 경향이 높아 인근모도에서 구입하는 것보다 상품이 다양하고 값이 싼 도시지역 시장을 이용하는 것이 일반화 되어 있다. 특히 의료 및 문화적 서비스 기능에 있어서는 모도지역에서 충족받은 것보다 도시지역이 훨씬 질이 높아 특별한 경우를 제외하고는

해안도시지역 혹은 내륙의 대도시 시설을 이용하고 있다[7].

이러한 점에서 모도(중심도서) 중심의 개발 구상은 그 파급효과가 인근 자도(인근기초도서)로 파급되기에는 한계성이 매우 높다.

島嶼地域開発 方向의 模索

기본목표 및 사회공익시설의 배치원리

도서지역개발의 기본목표 및 전략은 전 국토적 측면에서 당해 지역의 실상위에서 설정되어야 하고, 이의 달성을 위해 가장 필요한 것은 개발대상지역의 단위획정과 지역단위에 적절한 사회편익 시설의 배치 그리고 그에 대한 접근성의 원활이다.

이들은 밀접한 관계에 있어 서로 분리해서 생각될 수 없다.

기본 목표의 설정은 국가가 갖는 체제와 상위목표에 입각하여 현재 도서지역에서 바라는 요건을 충족시키고 미래의 가치를 담아야 한다. 이와 관련하여 가장 기본적인 요건을 핵심적 기초수요(core basic needs)[8]라 하는데 힉스(Norman Hicks)와 스트리튼(Paul Streeten)은 다음 항목과 지표를 들고 있다[9].

보건 - 평균수명

교육 - 문자해독자 수·국민학교 입학자 수

영양 - 요구 열량의 충족률

급수 - 유아 사망률, 위생시설 이용인구

주택 - 주택수

제반사항을 고려할 때 도서지역개발에 있어 기본목표는 안전성, 보건성, 편리성, 문화성, 소득증대 향상이 되어야 한다. 이를 개발전략으로서는 다음과 같은 점을 들 수 있다.

① 도서단위별 개발

② 개발지역단위의 규모 확대

③ 사회편익시설 확충 및 전략적 개발사업에 우선 투자

④ 생활권의 체계화

⑤ 일정 규모이상의 도서 개발

⑥ 도서의 격절성 해소

다음으로 개발대상지역의 단위획정과 지역단위에 따른 사회편익시설과의 적정배치에 관해서이다.

먼저 사회공익시설의 배치는 인간의 욕구와 관련하여 주민의 기초수요를 중심으로 하여 이루어져야 하되, 시설에 대한 '이용인구의 임계치 (threshold)'와 현실적으로 한정된 자원을 생각하지 않을 수 없다.

이러한 관점에서 기초수요의 단계와 접촉공간을 매우 깊이 있게 생각해야 할 것인 바, 즉 인간이 갖는 가장 원천적 기초수요를 소득, 안전, 건강으로 볼 때 이에 관련된 시설을 가장 작은(가까운) 지역단위에 배치하여야 하며, 두번째 단계인 환경상의 수요에 관련된 시설은 조금 더 넓은 지역단위의 시설로 하여야 하고, 세번째 단계인 고차적인 수요에 대한 교육·문화·여가에 관련된 시설은 더 넓은 지역적 공간범위에 배치하여야 할 것이다[10].

그런데 이러한 사회공익시설의 배치와 관련해 생각해야 할 것은 이용자들이 밀접해서 거주하고 또한 접근체계가 원활히 갖춰져 있는 도시지역과 그렇지 못한 도서지역과는 시설이용인구의 임계치를 다른 차원으로 이해하여야 한다. 이에 대한 실례로 1971년에 작성한 「東京中期計劃」에서는 같은 일상생활권이라 할지라도 시설이용 인구 및 공간범역을 다음과 같이 계획하고 있다. 즉 중심지역인 區部의 경우 평균 11,000인에 0.7㎢, 동경의 외곽지역인 多摩의 경우 평균 9,000인에 4.2㎢, 島部에서는 평균 1,300인에 15.7㎢를 제시하고 있다[11]. 이는 같은 일상생활권이라 할지라도 시설물배치등에 있어 중심이 되는 권역인구는 島部가 區部에 비해 약 8.5배 가량 적으며, 공간범위는 22.5배정도 큼을 알 수 있다. 결국 접근성에 따라 시설의 이용자수를 조절하여야 한다.

이러한 관점에서 도서지역에서도 공익시설의 유지를 위한 경제성을 전혀 도외시 할수야 없겠지만, 가장 기초적 수요에 해당되는 시설물 특히 긴급한 상황과 관련된 안전 및 의료시설은 가능한 모든 도서단위로 배치시켜야 할 것이다.

공간체계와 개발방향

도서지역개발을 위한 권역화와 개발전략은 기존 행정단위를 중심으로 주변도서 및 해안도시와 묶어서 추진하려는 관념에서 벗어나 가능한 한 각각의 도서(설령 규모가 작더라도)를 기본단위로 하여야 한다. 이것으로 불가능한 부분에 한해 접근성이 매우 높은 중심

〈표3〉 공 간 체 계 및 내 용

구 분	달성목표	개 발 성 격	개발내용 및 시설	인구규모 및 위치	기 타
기 초 지 역 권 (Basic region) : 기초도서 중 심	① 안전성 ② 소득증대 ③ 건강성 ④ 기본적 문화복지 충족	① 소득의 향상, 안전(자연적인 천재와 인위적인 공비침투 등), 긴급한 질병, 기본적 교육, 문화, 복지 등을 충족 및 해결할 수 있게 되어야 한다. ② 여기에 해당되는 시설과는 접촉이 항상 가능하고 조치를 즉각 받을 수 있어야 한다. ③ 이의 시설은 이용인구의 임계치(threshold) 개념에 집착하지 않고 시설규모의 조정등을 통한 탄력적 적용을 모색해야 한다.	① 생산물의 공동가공 처리시설 ② 1일1회 이상의 정기여객선 왕래 ③ 항만시설 ④ 내부도로 ⑤ 중학과정의 교육실시 ⑥ 행정 · 경찰 · 금융 · 체신 등의 기초행정처리 ⑦ 긴급 질병에 대처할 수 있는 의료시설 ⑧ 공동목욕탕	인구 50인이상 2,000인미만의 도서로 읍 · 면 소재지가 아닌 도서	50인 미만의 도서 가운데서도 안보적 · 입지적 특수성을 고려하여, 안보적 · 산업적 측면에서 중요하다고 판단되는 도서는 기초적 지역단위로 포함하고, 그렇지 않는 도서의 주민은 원칙적으로 이주를 권장한다. 그러나 이 가운데서도 입지적으로 주위도서와 매우 가까운 거리에 위치하는 경우에는 주위도서와 연계하여 개발한다.
선 택 적 완 결 권 (Alternatively completed region) : 모도중심	① 안전성, 소득증대, 건강성 ② 편리성 ③ 능율성 ④ 문화성	① 기초지역권에서 해결하고자 하는 부문은 이 지역에서도 당연히 해결되어야 한다. ② 문화성을 제고하고 시장 · 의료 · 교육 · 행정기능을 높여 이 지역 공간내에서 주민의 대부분 요구를 충족토록 한다. ③ 주변에 기초지역(도서)이 인접해 있을 경우에는 이 선택적 완결지역(도서)은 기초도서의 중심지로서 역할을 담당해야 하나 기초도서가 상당히 멀리 떨어져 위치하고 있을 경우에 기초도서는 곧 바로 해안의 도시지역을 중심지로 삼게된다.	① 기초지역 단위가 갖는 기능의 완비 ② 공공, 금융, 의료기관 ③ 지역산물의 생산에 필요한 기계류의 수리 및 부속품 판매 ④ 상설시장 ⑤ 고등학교 ⑥ 문화시설 ⑦ 내부교통시설(도로 및 자동차) ⑧ 집회시설	인구 2,000인이상의 도서 및 읍 · 면 소 재 지 도서	인간이 갖는 대부분의 요구가 해결 가능하고 중심지로서 역활을 수행토록 한다.
완 결 지 역 권 (completed region) : 해안도시 중 심	인간의 가능한 모든 요구 충족	인간이 갖는 가능한 모든 요구를 완결시킬 수 있는 지역공간	① (전문)대학 ② 종합병원 ③ 상위기능의 공공행정기관(법원포함) 및 금융기관 ④ 도서지역 산물에 관계되는 기계류 판매 및 대규모 수리점 ⑤ 대규모 전문시장(구입 및 판매) ⑥ 완벽한 항만시설 ⑦ 화물자동차 및 여객버스터미널 ⑧ 질높은 문화시설 ⑨ 호텔 및 여관	도서지역과 가장 가까운 해안지역에 위치하는 2만 이상의 해안 도시지역	도서지역은 아니나 도서주민의 요구를 충족시켜 줄수있도록 도서와 비교적 가까운 곳에 위치하고 집적경제가 이루어져 있으며, 도서주민이 내륙의 타지역 흐름에 있어 관문역할을 수행할 수 있어야 한다.

도서와 묶고 그렇지 않은 위치에 있을 때에는 기존의 집적경제가 이루어져 있는 해안도시와 직접 관계를 맺도록 하여야 한다. 다만, 해안도시와 너무 멀리 떨어져 있어 1일왕복이 불가능한 격절도서 경우에는 중심도서들 중심으로 권역화하여 개발하는 즉, 도서위치에 따른 개별적 방법을 사용해야 한다.

앞에서 살펴본 도서지역의 특수한 여건과 관련하여 공간체계형성과 각 계층별 달성목표, 개발성격, 개발내용 및 사회공익시설 등을 제시하면 〈표 3〉과 같다.

맺는 말

도서지역의 생활환경부문은 여타 지역에 비해 낙후되어 있다. 이의 가장 근원적인 문제는 첫째, 지역공간규모가 개발단위로서 협소한 점과 개발의 효과가 파급되기에는 너무나 격절성이 높으며 둘째, 국가의 개발정책의 일단적 시각이 균형발전보다는 효과성과 비교우위론적 관점에서 출발하고 있으며 셋째, 특수지역으로서 간직하고 있는 도서지역의 개발여건과 이의 효과적 개발전략에 대한 독자적 연구가 심도있게 되어 있지 못한데 있다.

국가사회전체가 질적·양적으로 바람직한 방향으로의 변화가 지역개발정책의 궁극적 목표라면, 총량적 향상과 가시적 변화가 무시될 수는 없겠지만 모든 지역주민들의 삶의 질이 균형적으로 향상되어야 하는 점 역시 그에 못지 않는 중요한 기본 명제임에 틀림없다.

또한 현실적으로 볼때 개발정책에 있어 물리적 시설배치가 그 중핵을 이루고 있음에도 도서지역에 있어서는 필수불가결한 기본시설마저도 이용인구가 적정규모에 이르지 못한다는 지극히 일반적이고 편의주의적 논거로 그 배치가 대부분 제외되어 왔다.

이같은 일련의 개발철학으로 인해 도서지역에서는 삶의 원천적 요소라 할 수 있는 항만, 교통, 행정서비스, 교육환경, 전력, 식수, 유통체계, 의료, 위생 등의 각 부문이 일반적 수준에서 극히 뒤져있다.

이러한 가운데서도 1987년에 이르러 도서개발촉진을 위한 관계법령이 제정되었고 이에따라 관련 부처가 계획을 마련하고 예산확보 및 집행을 수행해 가고 있어 다행한 일이다.

그러나 한편으로 86년 이후 지금까지 도서에 대한 전반적인 실태파악이 전혀 이뤄지지 않고 있으며 지역의 특수한 여건을 바탕으로 여기에 적합한 개발정책방향과 개발전략모색도 심도있게 마련되고 있지 않아 이에대한 노력이 무엇보다 시급히 요청되고 있다.

끝으로 본 연구는 한정된 지면과 여타 사정상 도서지역의 여건과 전략상의 문제점이 개괄적으로 논술되었고 개발정책 방향만을 모색하였으나 이같은 부분과 더불어 부문별 접근도 깊이 있게 연구되어져야 할 것으로 본다.

주)

1) B.S.Bhooshan, "Regional Develdpment : The Search for Derection", in A. L. Mabongunje & R. P. Hisra ed., Regional Development Alternatives, UNCRD : Mazuzen Asia Pte., 1981. p.314.

2) 내무부, 도서요람, 1986.
3) 도서지역의 특수성에 관해서는 신순호, "도서지역의 특수성과 개발필요성". 청주대학교 논문집, 제16집(1983), pp.325~a348.에서 제시하고 있음
4) 도서지역의 교통문제에 관해서는 신순호, "도서지역개발의 여건과 정책방안" 목포대학교 임해지역개발연구 제7집, 1988, pp.1-52.과 "신안지역의 관광개발여건과 제도적 개선방안" 목포대학교 임해지역개발연구소·신안군, 2000년대를 향한 신안군 관광개발(심포지움 발표논문집 : 1990.9.28.)pp.19-43."도서지역 생활환경의 실상과 개선방안"한국지역개발학회지 제1권 제1호, 1989.p.39-56에 상세히 논술되어 있음.
5) 신순호, "도서지역개발촉진을 위한 이론 모색, 임해지역개발연구", 목포대학 임해지역개발연구소, pp.11~12
6) 홍경희, 도시지리학, 법문사, 1981, pp.232~233. : 국토개발연구원, 지역분석을 위한 계량적 접근방법, p.347 : 森川洋, 중심지론(1), 동경 : 대명당, pp.37~38
7) 신순호, 전게, "도서지역개발촉진을 위한 이론 모색", pp.72~73
8) Mahbub al Hag, A Third World View, Economic Impact, 1989.3. pp.37.
9) Norman Hicks and paul Streeten, Indicators of Development : The Search for a basic Needs Yardstick, World Development(1979.7) p.578.
10) 山田學, 梶秀樹外, 현대도시계획용어록, 동경 : 彰國社, 1978. pp.74~75.
11) 상게서, p.73 참조 ⏏

4 에필로그

高度로 快適하고 安定된 高所得實現

玉 永 秀〈韓國農村經濟研究院 責任研究員〉

漁村의 役割과 問題狀況

국민경제적 입장에서 어촌의 역할은 크게 세 가지로 이야기할 수 있다.

첫째, 수산물의 生産과 供給이 원초적으로 이루어지는 장소라는 점이다. 국민식생활에서 중요한 위치를 점하고 있는 수산물은 비록 생산은 水界에서 이루어지지만 경제적인 의의를 지니기 위해선 供給機能이 발휘되어야 하는데 이것이 이루어지는 곳은 水界와 陸界