

어촌 · 어항을 활용한 해양스포츠 체험관광 활성화 방안

지삼업 · 김용재[†] · 이재형

([†] 부경대학교)

The Promotion of Experiential Marine Sports by Developing a Plan for Fishing Village and Port

Sam-Up Ji · Yong-Jae KIM[†] · Jae-Hung LEE

[†] Pukyong National University

(Received January 25, 2005 / Accepted March 10, 2005)

Abstract

The plan of developing a fishing village and port will be indirectly funded by the government. In the short term, there will be five different multi-functional fishing village models which are based on the first industry to attach to the third industry of marine sports experience tourism. In the long run, they have to be reached gradually. The popular scenic spot of the marine sports experience tourism is made by human resources and fundamental installations considering that it must be done in unpolluted water. It is necessary to separate the fish harbor into two sides. One side is an existing fishing industry. The other side is made up of several pontoons for the marine sports equipment of the marine mooring. It is necessary to build facilities, such as the mooring facility, the storage facility, the repair-check facility, supply-cleaning facility, information booth, accommodations, education facility, and a marine culture exchange facility.

Key Words: Fishing port, Marine sports, Fishing village

I. 서론

1. 연구의 목적 및 필요성

우리나라의 어촌·어항은 그 동안 수산물 생산·유통·보급·출어준비를 위한 휴식 등 수산업지원 기능을 충실히 수행해 왔다. 그러나 세계는 UR에 의한 해양분할 시대로 전환된 가운데 WTO체제

의 본격 출범, 그리고 한·중·일 어업협정(EEZ) 체결로 동북아수역이 분할됨으로써 어장이 대폭 축소되는 등 해양의 전장화가 더욱 격심해 지고 있다(지삼업, 2002).

특히 우리나라 수산업의 경우, 대규모 간척매립과 남획, 그리고 연안오염에 따른 어자원의 고갈로 어획량이 대폭 감소하여 어려움을 겪는 등 출어 경비도 충당하지 못하던 차에 값싼 외국산 수산물마저 마구 수입되고 있고, 또 생산장려를

[†] Corresponding author : +82-51-620-6816, water@pknu.ac.kr

비롯하여 가격지지를 위한 정부보조금 지급제도 역시 그 자체가 폐지될 상황에 놓여 있다. 게다가 어업인구의 노령화도 가속화되어 어촌지역은 날로 활력을 잃어가고 있는 등 어업인들이 겪고 있거나 또는 앞으로 겪게 될 어려움은 매우 클 것으로 전망된다. 지금 현재로도 어가(漁家)는 도시근로자를 비롯하여 농가와도 소득격차가 날이 갈수록 더 벌어지고 있는 등 추락의 끝이 보이지 않는 암담한 상황에 처해있다. 실제로 2002년 기준, 어가소득은 농가의 89.0%, 도시근로자의 65.1% 수준에 불과한 형편이다(해양수산부, 2004).

협상이 진행되고 있는 WTO/DDA(도하개발아젠다)의 경우, 수산자원과 환경에 부정적인 영향을 미치는 수산보조금의 철폐, 그리고 무역자유화를 왜곡시키는 관세·비관세 장벽을 완화 또는 철폐시키자는 방향으로 논의되고 있다. 그러지 않아도 어려움을 겪고 있는 어민들로서는 더욱 시름이 깊을 수밖에 없다. 물론 2004년 12월말로 되어있는 최종 협상시한이 1~2년 정도 연장될 가능성이 없지는 않다. 그렇지만 결국은 어획능력을 증대시키는 보조금이나 어업경비를 지원하는 보조금은 감축 또는 철폐될 가능성이 클 것으로 전망하고 있다(해양수산부, 2004). 결국 우리나라의 어민들은 이와 같은 국내외적인 급격한 사회변동에 스스로 적응할 방도를 찾지 못함으로써 삶의 터전인 어촌을 떠날 수밖에 없는 절박한 상황에 놓여 있다고 봐야 할 것이다. 그렇기 때문에 어촌어항지역의 정주환경을 개선할 우리나라의 수산정책은 직접지원 방식에서 간접지원 방식으로 전환되어야 하고, 또 그 간접지원 방법 중 하나는 전국 어항 1,385개소 중 일차 국가지정어항 105개소를 중심으로 일본 피셔리나(Fisharina) 개념 벤치마킹을 통한 다기능어항화에 필요한 해양스포츠(스포츠형 해양스포츠와 레저형 해양스포츠를 모두 포괄하는 광의적 개념) 인프라를 구축하는 등 어촌어항지역의 정주환경을 개선할 방안 모색이 꼭 필요하게 되었다고 볼 수 있다(이재빈, 2004).

일본 수산청에서는 1993년 8월 ‘사단법인 피셔리나협회’를 조직하여 어항을 해양스포츠 전진기지로 개방해 줄 것을 줄곧 요구해 온 시민들의 바람을 적극 수용하는 한편, 이를 계기로 어업의 진흥, 어업과 해양스포츠의 공존, 어촌어항지역의 활성화 등 3개 기능을 목적으로 하는 ‘피셔리나정비사업’을 활발히 펼친 결과 어촌어항지역의 정주환경이 크게 개선된 것으로 평가되고 있다(일본 피셔리나협회, 2005). ‘피셔리나’란 피쉬(물고기)와 아리너(극장)를 조합한 합성어로 기존 어항을 정비해 수산업지원 기능을 위한 구역과 해양스포츠 전진기지 기능 구역을 공존시켜 어항내에서 어선과 각종 해양스포츠 보트들과의 이용 조정을 꾀하는 것과 동시에, 시민의 열린 공간으로서 어업과 해양스포츠의 조화 있는 발전을 목표로 하고 있다. 이와 같이 일본 피셔리나 정비사업은 어촌어항을 활용한 해양스포츠 체험관광 활성화와 인과관계가 있음을 입증해 주고 있는 사례가 되고 있다 할 것이다.

이러한 때에 해양수산부는 낙후된 어촌소득 기반시설과 어촌정주환경을 개선할 목적으로 ‘어촌어항법’을 마련하고 있어 기대를 갖게 한다. 어촌관광의 증대와 새로운 어항 기능의 수요 증대 등 급격하게 변화하는 어촌환경에 능동적으로 대처하고 어항과 어촌지역을 연계·개발함으로써 어민들의 소득 증대를 위한 활로로 삼겠다는 계획이다. 이러한 해양수산부의 어촌어항법의 제정의 의의가 실현되기 위해서는 앞으로 기존 어항에 해양스포츠 활동에 필요한 경사로(傾斜路) 및 상하식 이동시설, 그리고 육·해상보트계류장 조성 등 해양스포츠 기반시설 확충과 함께 인간적 요소(각종 편의시설)도 반드시 갖춰야 할 것이다.

따라서 이 연구의 목적은 해양수산부에 의해 2004년 11월 국회농수산분과위원회에 상정, 2005년 정기국회회기내 통과를 목표로 하고 있는 ‘어촌어항법’, 즉 기존 ‘어항법’을 폐기하면서 그 어항법에 있는 일부 내용이다 ‘농어촌 정비법’의 어촌분야를 합쳐 추진되고 있는 어촌어항법의 취

지가 실현될 수 있도록 하기 위해 그 방안으로서 어촌어항과 해양스포츠 간 제휴(提携) 시스템, 즉 [그림. 2, 4]와 같은 시스템을 구축하여 적용했을 때, 어촌어항의 활용이 해양스포츠 체험관광 활성화에 어느 정도 영향을 미치는지 파악하고자 하는데 있다.

2. 연구의 내용 및 방법

이 연구는 어촌어항을 활용한 해양스포츠 체험관광 활성화 방안을 모색하기 위해 국내외의 해양스포츠 및 어촌어항관련 선행 연구를 비롯하여 문헌연구, 그리고 현지조사를 중심으로 이뤄졌다.

문헌연구는 해양스포츠 및 어촌어항과 개념적으로 연관된 도서, 그리고 국내외의 실태자료 등을 활용하였다. 참고자료로는 이 연구와 관련이 있는 저서, 백서, 정부통계자료, 보도자료 등이고 일본의 피셔리너와 관련된 자료는 연구자가 직접

어항을 방문하는 한편, 인터넷을 통해서도 수집·정리하였다. 국내 어촌어항에 대한 현지조사는 2004년 10월 25일 해양수산부가 다기능어항 최종 후보지로 선정 발표한 6개소 중 앞으로 해양스포츠 중심의 해양체험관광 전진기지로 개발될 예정인 부산 기장군 기장읍 대변항과 경남 거제시 일운면 지세포항 등 2개소를 중심으로 그들 어촌계의 활동 실태 및 해양스포츠 동호인들의 선호도를 파악하고자하였다.

II. 우리나라 어촌·어항의 실태 및 그 활용과 개발에 따른 문제점

1. 어촌·어항의 일반적 현황

아래의 <표 1>은 2003년 12월 31일 기준, 우리나라 어촌어항과 관련된 주요특징들을 나타낸

<표 1> 우리나라 연안의 주요특징(2003년 12월 31일 기준)

구 분	단위	현 황	비 고
1) 국토면적 · 고시면적 · 해 면	km ² " "	99,882 105,974 6,092	- 북한 123천km ² - 육지 99,882km ² , 해면 6,092km ² - 자연환경보전 5,116km ² (83.9%), 도시 962km ² (15.8%), 준도시 14km ² (0.3%) ※ 수산자원보전지구 2,949km ² (54개소)
2) 전국 인구	백만 명	48	- 연안인구 13백만 명(전국의 27.1%)
3) 해안선 연장	km	12,340	
4) 해안시설 · 방조제 · 일반제방	개소 " "	3,014 1,471 1,543	- 총연장 2,075km(육지해안선의 33%) - 연장 1,147km - 연장 928km
5) 지정항만	개항	51	- 무역항 28개항, 연안항 23개항
6) 어 항 · 지정 어항 · 소규모 항·포구	개항 " "	2,271 815 1,456	- 국가어항 105개항, 지방어항 319개항, 어촌정주 어항 391개항 - 육지부 663개항, 도서부 793개항
7) 도 서	개	3,152	- 무인도 2,679개(85%), 유인도 473개(15%)
8) 갯 별	km ²	2,393	- 서해안 1,980km ² (83%), 남해안 413km ² (17%)
9) 해 면 · 영 해(12해리) · 경제수역(200해리) · 대륙붕 · 3해리이내	천km ² " " "	71 447 345 13	- 국토의 71% - 국토의 4.5배 - 국토의 3.5배 - 국토의 13%, 영해의 18%

자료: 2002-2003년도 해양수산부 백서, 2004.

자료들이다. <표 1>과 같이 우리나라의 육지면적은 99,882km², 해수면 면적은 6,092km², 자연환경보전지구 5,116km² (83.9%), 도시지구 962km² (15.8%), 준도시지구 14km²(0.3%), 수산자원보전지구 2,949km²(54개소), 연안지구의 인구는 13백만명(전국의 27.1%)이다. 그리고 해안선의 총연장은 2,075km(육지해안선의 33%)이며, 방조제의 연장은 1,147km, 일반제방의 연장은 928km으로 나타났으며, 우리나라 전국 연안에는 2천여개의 항·포구가 있으며, 이 중 수산업과 지역발전에 미치는 영향이 큰 어항은 어항법에 의하여 지정하고 있다. 지정어항은 해양수산부장관이 관리하는 국가어항, 시·도지사가 관리하는 지방어항, 시장·군수·구청장이 관리하는 어촌정주어항으로 구분하고 있다.

이 외에도 어업인이 이용하는 소규모 어항으로는 시장·군수가 관리하는 육지 소규모어항(해양수산부 소관)과 도서 소규모어항(행정자치부 소관)이 있다. 국가어항은 105개항, 지방어항 319개항, 어촌정주 어항은 391개 어항이 있다. 그 중 육지부의 663개항과 도서부의 793개항이 있다. 그간 정부의 지속적인 어항건설사업의 추진에도 불구하고 지정어항(국가·지방)의 완공률이 2003

년 말 현재 39%에 지나지 않아 모든 어선을 안전하게 수용하기에는 어항시설이 크게 부족하여 어업인의 어항시설 개발에 대한 요구는 계속 높아지고 있는 현실에 있다.

<표 2>는 2003년도 우리나라어업 기본통계 수치로서 연안지역에 위치한 어촌 및 어항을 대상으로 어업을 삶의 터전으로 하고 있는 어가인구는 1990년 이후 지속적으로 감소하여 1990년 496천명에서 2003년 212천명으로 57.3%가 감소하였다. 이와 같이 어가인구의 지속적인 감소는 어촌인구의 감소로 이어지며, 다시 어촌경제의 침체로 연결되고 있다. 어가소득 역시 도시 근로자 가구의 소득에 비해 안정적이지 못한 것으로 나타났다. 즉 1990년 11,320천원에서 1998년에는 25,597천원으로 증가하였으며, 2002년도에는 33,504천원으로 대폭 증가한 것을 볼 수 있으나 어가의 소득은 1990년의 경우 10,023천원에서 1998년에 16,794천원으로 그리고 2002년도에는 21,816천원으로 증가한 것으로 나타났으나, 도시 근로자 가구에 비하여 매우 낮은 수치임을 알 수 있다.

어가부채의 경우 1990년도에 5,925천원에서 2002년도에 17,494로 급격히 상승한 것을 보여

<표 2> 어업 기본통계(2003. 12. 31 기준)

구분	단위	1990년	1995년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년
어가호수	호	121,525	104,480	98,972	97,754	81,571	77,717	73,124
어가인구	천명	496	347	322	315	252	234	215
총인구비중	%	1.16	0.77	0.69	0.67	0.53	0.49	0.45
총인구	천명	42,869	45,093	46,430	46,858	47,275	47,676	.
60세 이상	천명	53.7	58.8	67.4	69.0	52.2	59.3	52.1
어가인구대비 비중	%	10.8	16.9	20.9	21.9	20.7	25.3	24.2
어가소득	천원	10,023	18,780	16,794	18,428	18,875	22,252	21,816
어업외 소득률	%	31.9	32.4	31.0	26.5	28.1	29.2	29.6
이전수입률	%	16.1	17.4	13.9	17.5	18.5	20.9	23.8
농가소득	천원	11,026	21,803	20,494	22,323	23,072	23,907	24,475
도시근로자 가구소득	천원	11,320	22,933	25,597	26,696	28,643	31,501	33,504
어가부채	천원	5,925	11,033	11,319	11,555	13,635	15,466	17,494
수산업 GDP 비중	%	0.87	0.65	0.46	0.58	0.43	0.39	0.32
농림어업 경제성장률	%	△4.6	6.6	△6.6	5.4	2.0	1.9	△4.1

자료: 2002-2003년도 해양수산부 백서, 2004.

주고 있다. 어업의 소득률의 경우 1990년도에 31.9%에서 2002년도에 29.6%로 하락한 것을 볼 수 있으며, 연령층의 경우, 60세 이상의 연령층이 52%를 상회하고 있으며, 어가 인구의 노령화가 빠르게 진행되고 있는 현상을 볼 수 있으며 또한, 이와 맞물려 어업의 생산성마저 저하되는 현상을 보이고 있다.

해양수산부는 어업인구의 정착과 어촌경제를 활성화시키기 위해서는 어촌 생산기반, 정주여건의 개선과 더불어 어촌관광 등과 같은 새로운 소득원 개발이 절실히 필요한 상황을 고려하여 1994년 7월 농어촌특별세법에 의한 투자재원의 확보로 어촌종합개발사업, 어항개발, 어촌관광개발사업을 추진하고 있다. 어촌종합개발사업은 어촌종합개발사업의 장기투자계획을 수립·추진함으로써 여러 개의 어촌을 하나의 다발로 묶은 권역을 선정하고, 이 권역을 중심으로 어촌·어항·어장을 연계한 통합적 종합개발하는 것이다.

<표 3>은 2003년을 기준으로 지정어항(국가·지방)개발과 완공현황을 보여주고 있으며, <표 4>는 지정어항 투자 실적을 보여주고 있다. 그리고 <표 5>는 어촌종합개발 지원사업의 종류를 보여주고 있다. 해양수산부는 이들 사업에 대해 농어촌특별세 7,800억 원을 포함하여 2004년까지 약 2조 4,000억 원을 투자하여 어항 특성과 지역 관련 산업에 적합한 기능 및 복지시설을 확충하는 등 어촌 정주생활권의 중심이 될 수 있도록 하였다. 또한 전국 어촌을 160개 권역으로 구분하고, 한 권역당 약 35억 원씩 투자하여 2004년까지 실시되는 이 사업에는 총 5,432억 원이 투입될 계획으로 추진되고 있다. 2003년 말 현재 130개 권역이 완료되었거나 실시 중에 있는 이 사업의 계획 대비 실적은 81.2%이며, 예산 대비 74.5%의 진척을 보이고 있다.

국가어항으로 지정된 곳은 105개소로 2003년에 4개소가 완공되어 추가 활용됨으로써 모두 72개소가 완공되어 완공률은 69%에 달하였다.

<표 3> 지정어항(국가·지방)개발과 완공현황 (2003년 말 기준)

(단위: 개)

구 분	지정항	완 공	미 완 공		완공률
			공사중	미착수	
계	424	164	137	123	39%
국가어항	105	72	28	5	69%
지방어항	319	92	109	118	29%

* 지정항간 평균거리 : 27km (완공항간 90km),
일본 : 2,944개항 (항간거리 : 11.6km)
자료 : 2002-2003년도 해양수산부 백서, 2004.

<표 4> 지정어항 투자 실적(2003년 말 기준)

(단위: 억 원)

구 분	총사업비	기 투자	잔사업비	투자율
계	41,994	23,856	18,138	57%
국가어항	26,055	17,546	8,509	67%
지방어항	15,939	6,310	9,629	40%

* 소규모항(1,811개항: 정주항373개항 포함) : 20,942억 원
9,097억 원 투자(43%)
자료 : 2002-2003년도 해양수산부 백서, 2004.

2003년에는 국가어항에 총 1,624억 원이 투자되었다. 지방어항은 국고지원 농특회계예산 548억 원을 64개항에 투자하였고, 순수지방비 243억 원을 투자하여 9개항을 완공, 총 93개항이 완공되었다. 2003년 말에 지방어항 4개소가 지정되고 1개소가 해제되어 지방어항수는 319개소로 늘어나 완공률은 29.2%에 불과한 실정에 있으며, 어촌정주어항 지침에 의하여 2003년 말 현재 지정된 육지와 도서 어촌정주어항은 각각 319개소, 72개소가 지정되어 있다. 해양수산부는 다기능어항 개발 최종 후보지로 동해지역은 부산 기장군 기장읍 대변항, 남해지역은 경남 거제시 일운면 지세포항과 전남 여수시 국동항, 서해지역은 전북 부안군 변산면 격포항과 충남 서천군 서면 흥원항 등 5개소를 선정하였다. 해양수산부는 이를 중

<표 5> 어촌종합개발 지원사업의 종류

항 목	사 업 명
어항시설	선착장, 물양장, 방파제, 방사제, 방조제, 선양장, 선가장, 안벽, 부잔벽, 준설, 암반제거, 돌제, 계류장, 하역시설, 용수시설, 대합실
해안시설	사방시설, 보전시설, 제방, 호안, 방호벽
도로정비	마을길, 어장진입로, 해안도로, 갯벌로
가공시설	특산물가공, 산지가공, 화입건조, 냉동냉장, 제빙
유통시설	활어유통, 활어수조, 운반차, 운반선, 직판장
어업지원	공동작업장, 공동창고, 어장관리선, 탈의실, 사료저장고, 작업대, 어선, 어선수리소, 어업용 전기, 종묘배양장, 패각처리장, 패각분쇄기
자원조성	해조장, 잡채, 투석, 해중림, 해적생물구제
양식시설	가두리, 육상양식, 축계식, 연승식, 육성장
어민복지	목욕탕, 회관건립, 어민대기소, 어선원숙박
관광부업	낚시터 조성, 유람선, 투시선, 체험어장, 특산물전시관, 주차장, 어업인사업센터, 종합회관
생활환경	상하수도, 급수, 화장실, 쓰레기소각장, 관정, 오수정화, 정화처리, 어선처리, 폐기물처리, 폐유수거, 가로등, 해안조명

자료: 2002-2003년도 해양수산부 백서, 2004.

<표 6> 어촌종합개발사업 투자실적(1994~2003)

(단위: 백만 원)

사업명	계	1994년	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년
합 계	409,015	13,170	52,500	56,750	56,400	43,000	35,480	38,027	34,968	34,980	43,740
어촌종합개발	금액	404,650	13,170	52,500	56,000	55,500	42,100	34,940	37,352	34,968	43,140
	물량	130(21)	10	11	17	23	16	8	8	32(16)	37(22)
기본계획용역	금액	4,365	0	0	750	900	900	540	675		600
	물량	98			18	21	20	12	15		12

자료: 2002-2003 해양수산부 백서, 2004.

<표 7> 어촌관광개발사업 지원 실적 및 계획

(단위: 개소, 백만 원)

사 업 명	합 계		2002년 까지		2003년 투자		2004년 계획		2005년 이후	
	물량	사업비	물량	사업비	물량	사업비	물량	사업비	물량	사업비
어촌휴양단지조성	2	3,000	2	3,000	0	0	0	0	0	0
어촌민속전시관건립	7	42,000	3	26,000	4	8,000	(4)	8,000	0	0
어촌체험관광마을조성	60	30,000	(8)	(4,000)	11	5,500	12	6,000	29	14,500
지역특산어류전시관	11	22,000	-	-	-	-	1	2,000	10	20,000

자료: 해양수산부(2004. 6) 어촌어항과 내부자료.

주: ()는 계속사업임.

심으로 오는 2006년까지 기본설계, 환경영향평가, 실시설계 등을 거쳐 2007년부터 총 3000억

원을 투입해 본격 개발에 착수할 예정으로 있다. 개발 방향은 해역별 특성을 고려해 동해지역은

관광, 명승지, 해수욕장과 연계한 관광특화체류형으로, 서해지역은 수도권과의 접근성을 고려한 휴식, 문화, 어촌체험공간형으로, 남해지역은 양식 및 해양체험관광형 위주로 각각 개발할 계획으로 있어 귀추가 주목되고 있다.

〈표 6〉은 어촌종합개발사업 투자실적(1994~2003)을 나타내고 있으며, 2003년도에 어촌종합개발에 43,740백만원을, 기본계획용역에 6억 원을 투자한 내역을 보여주고 있다.

〈표 7〉은 연도별 어촌관광개발사업 지원 실적 및 계획으로서 어촌휴양단지 조성 사업은 주5일 근무제 도입 등으로 증가하는 도시민들의 관광-레저 수요를 어촌지역으로 유치함으로써, 어촌에서의 레저 활동을 통한 국민정서의 함양은 물론, 어촌 유희노동력의 고용기회 창출과 어업의 소득원 개발 등을 통한 어촌지역 개발목적으로 농어촌정비법에 의하여 지원되는 사업이다. 어촌민속전시관 건립사업은 해양체험관광 프로그램 중 관광에 해당되는 것으로서 1998년부터 사라져가는 전국 연안 어촌지역의 주요 전래 전통민속문화를 발굴·보존·전시함으로써 어촌주민의 정신적·문화적 자부심 고양은 물론 지역 간 균형발전을 도모하고, 어업발달사를 한 눈에 볼 수 있는 친수산, 친해양 교육의 산실을 마련하고자 시작한 사업이다.

어촌체험관광마을 조성 사업은 증가하는 도시민들의 관광-레저 수요를 어촌지역으로 유치하여 자연친화적인 생태관광을 통한 국민정서의 함양은 물론, 어촌 유희노동력의 고용기회 창출과 어업의 소득원 및 어촌지역 개발을 위하여 이루어지는 사업으로서 주요시설은 관광안내소, 진입로, 샤워장 등이다. 한편 지원조건은 국비 50%, 지방비 45%, 자부담비 5%이고 2003년까지 95억 원을 투자하여 19개소를 조성하였다. 현재 어촌체험마을 사업은 아름다운 어촌 100선 사업과 더불어 마을 단위로 도시민들이 어촌에 와서 쉴 수 있는 교류 공간의 조성과 어업의 소득 증대에 크게 기여할 것으로 예상된다. 해양수산부에서 수행하

고 있는 각종 어촌종합개발사업은 초기단계에 불과하나 이미 지원된 어촌관광 관련 사업들은 점차 지역적으로 기반을 잡아 어업인의 소득증대와 도시민의 여가 기회확대에 기여할 전망이다.

2. 해양스포츠 중심의 해양체험관광 참여 실태 및 개발 유형

후기산업사회의 레저스포츠 활동의 특징은 고립에서 단체생활로, 정주생활에서 이동생활로, 휴식위주에서 활동중심으로, 수동적 소비에서 생산적 레저스포츠 활동으로 변화되고 있다(WTO, 1981). 이러한 변화로 인하여 관광이나 레저스포츠의 활동은 고도의 전문지식과 과학적 장비를 필요로 하는 기술스포츠로 발전되고 있으며, 특히 자연과 기술을 접목하여 바다·강·호수 등을 이용한 해양스포츠가 다양하게 개발되어 자연·모험스포츠를 즐기려는 사람들이 증가하고 있는 추세에 있다.

관광과 해양스포츠를 접목시킨 해양스포츠체험관광은 관광산업의 한 부분으로서 스포츠자원과 일정한 스포츠시설을 조건으로 하며 스포츠상품의 형식으로 여행자에게 건강, 오락, 휴식, 사고 등을 제공하는 영업성 항목이라고 할 수 있다. 최근 관광의 세계적인 동향을 보면, 종래의 고원 및 내륙관광 중심에서 해양체험관광의 중심이 되고 활동형태로 문화, 유적답사를 위한 주유 관광에서 이제 한 곳에 머무르면서 여가를 즐기는 체류관광, 움직임 관광 형태로 발전하는 경향이 두드러지고 있다(윤이중 외, 2002).

우리나라는 삼면이 바다로 둘러 싸여있는 등 사실상의 섬나라와 다를 바 없는 해양국가이다. 그렇기 때문에 이미 지니고 있는 천성(天性)인 자연적 환경에 관련된 강점과 잠재력이 풍부하다. 실제로 남해안은 다도해지역으로서 기후가 온화하고 깨끗한 수질 유지는 물론 물결도 호수와 같이 잔잔하다. 또한 리아스식 해안으로서 마리나 및 보트·육·해상계류장 조성 적지의 조건을 거의

<표 8> 해양체험관광 자원의 분류 및 현황

분류	자원명	내용	비고	
자연자원	해수욕장	서해 110, 남해 97, 동해 147 총 356개소		
	철새도래지	국제적으로 중요한 철새 3종 이상 연안 도래지 20개소	생태관광	
	갯벌	2,815km ² (세계 5대 갯벌의 하나)		
	해양스포츠 전진기지	요트장 해안 7개소 등 종목별 다수 보유		
	해안경관지	해상(안) 국립공원 2648.54km ² , 일출/일몰지, 도서(3,200여개), 기암괴석 등		
	바다낚시터	전국 연안		
	기타	바다길 갈라짐(전국13개소), 고래관광		
인문자원	사회문화자원	수족관 해양전시관	수족관 3(완공2), 해양수산과학관3(완공2), 어촌민속관3(준비중), 목포해양유물전시관 등	
		지역축제	각 연안지역 별 72개	영등제, 풍어제 등
		바다음식	각 연안지역별 소재 다양	
		어구/어법	"	
		어촌, 사적지	"	해양 문화 지표 조사중
	산업자원	어촌	4,000여개의 자연부락 어촌	
		어항	지정 어항 415개소, 소규모어항 2,000여개소	
		어장	각 연안지선(수산자원보호구역, 양식산란장, 회유로 등)	
		유어선	3,670여척	어선총계 77,000여척

자료: 해양수산부(2000). 해양체험관광진흥을 위한 종합계획 수립연구, 재구성.

완벽하게 갖추고 있다고 볼 수 있다(지삼업, 2004). 게다가 기존의 어항을 다기능화 시켜 살며, 건강을 다지며, 부가가치를 창출하는 친수공간으로 활용을 한다면 해양체험관광 붐이 크게 조성될 것으로 사료된다. 해양체험관광 참가자들은 해양스포츠활동을 통해서 다양한 욕구를 충족하려는 특성을 가지고 있기 때문이다. 해양스포츠 중심의 해양체험관광이란 해양스포츠가 단일 관광 매력물로서 작용하여 특정지역에 4시간 이상, 또는 하루 이상 체류하면서 해양스포츠 활동에 참여하여 즐기는 행위를 말한다(지삼업, 2005). 레저스포츠관광 참가자들은 관광지 이미지, 시간과 교통의 접근성, 자연의 아름다움과 환경적 조건, 스포츠 관련 시설이용의 편리성, 스포츠활동시 직접 대면하는 지도자나 가이드 및 시설 종사자의 친절성에 민감하게 반응이 나타나며, 기존에 경험했던 스포츠관광지에 다시 참가하려는 의도가 높으며, 새로운 관광지에서 기존의 스포츠활동을 즐기려는 의도와 새로운 유형의 스포츠관광을

경험하려는 의도가 강하다(이근, 1996). 따라서 기존 어항을 해양스포츠 중심의 다기능어항으로 활용한다면 매우 매력이 있는 해양체험관광전진기지로서 집객효과가 매우 높을 것으로 본다. 해양스포츠 체험관광 선호도의 경우, 수도권 15개 초중고생 11,000여명이 경주 고적지 탐방 관행을 탈피, 사단법인 한국해양스포츠회가 개발·보급에 나서고 있는 ‘청소년해양스포츠 체험교실’에 참여하기 위해 굳이 부산을 찾을 정도로 그 선호도가 높다(조선일보, 2003).

<표 8>은 해양체험관광 자원의 분류 및 현황을 정리한 것으로서 해양체험관광자원을 자연자원과 인문자원으로 분류하고 인문자원은 사회문화자원과 산업자원으로 구분하고 있다. 자연자원의 경우 해수욕장, 철새도래지, 갯벌, 해양스포츠장, 해안경관지, 바다낚시터 등이 있으며, 인문자원 중 사회문화자원으로는 수족관, 해양전시관, 지역축제, 바다음식, 전통어구/어법, 어촌의 문화사적지, 어촌 자연부락 등이 있다. 또한 산업자원

으로는 어항, 어장, 유어선 등이 있다. 그리고 현재 우리나라의 어촌은 낚시선 3,670여 척을 보유하고 있으며, 바다낚시가 가능한 갯바위, 갯벌, 기암괴석, 해안절벽, 해수욕장, 다도해적인 경관, 스포츠잠수 공간 등의 관광 상품화를 할 수 있는 자원들이 있다.

그러나 연구자는 해양체험관광 프로그램 유형을 스포츠형, 레저형, 관광형 등 3개 유형으로 분류한다(지삼업, 2004). 스포츠형은 스포츠잠수(스킨다이빙·스쿠버다이빙), 세일딩기요트, 세일크루즈요트, 모터요트, 모터보트, 윈드서핑, 서핑, 카이트 서핑, 해양카약, 해양카누, 해양조정, 수상오토바이, 수상스키, 보트낚시, 해양래프팅 등이고, 레저형은 조개잡이, 모래찜질, 해수욕, 게잡이, 갯벌체험 등이 이에 속한다. 관광형은 유람선, 해저관광선, 수족관관람, 어촌탐방, 어촌민속관람, 해양유물전시관관람, 철새도래지 등이다.

<표 9>는 우리나라 해양체험관광 참여인구 전망을 정리하였다. <표 9>를 보면 1997년에 해양체험관광 총 참여회수를 보면 74,143명(23.4%)이었던 것이 2010년에는 116,431 (31.4%)명으로 참여인구가 지속적으로 성장할 잠재력이 있음을 예측할 수 있다. 따라서 국민들의 생활수준의 향상에 따라 늘어나는 해양스포츠 수요증대에 부응하기 위해서는 우선 기존 어항을 리모델링하여 해양스포츠 전진기지화 하는 가운데 마리나 및

보트육·해상계류장으로서의 기능을 갖도록 해야 한다. 그곳에는 계류기능, 보관기능, 상하(上下架) 기능, 수리·점검 기능, 물자보급·청소 기능, 정보제공 기능, 숙박·휴식 기능, 연수교육 기능, 안전관리 기능, 문화교류 기능 등 해양스포츠 기반시설을 비롯하여 특히 각종 편의시설이 고려된 인간적 요소까지 갖추어야 할 것이다(지삼업, 1999). 앞으로 어촌어항을 활용, 해양스포츠 각종 장비(보트)들이 계류할 수 있는 커뮤니티형 다기능어항으로 리모델링하여 해양스포츠 동호인들을 대거 집객시킴으로써 낙후된 어촌 경제를 활성화시킬 수 있다고 사료된다.

마리나 및 보트계류장 조성 형태는 해수욕장 중심형, 보트계류장형, 단지형, 기능전환형, 신규개발형 등이 있다. 물론 어항의 리모델링화는 기능전환형에 속한다. 해양스포츠 전진기지 조성관리 시 검토되어야 할 기본원칙과 고려사항은 다음과 같다. 기존항포구 리모델링을 통한 생태적 존중 측면, 국민 바다 친화교육 기능의 사회적 측면, 해양스포츠산업 특화육성의 경제적 측면, 한국체육의 물과 해양 간 균형발전을 위한 국가체육 발전 측면, SOC 정비를 통한 접근성 확보 측면, 각종 편의시설 등 인간적 요소 고려 측면, 전직원을 각종 면허소지자화 하여 계류장 내의 안전성 확보 측면, 계류장행정관리 전문가 및 정보 인프라 구축을 통한 계류장관리 경영성 확보

<표 9> 해양스포츠 체험관광 참여인구 전망

구 분	1997	2000	2003	2010
인구(천명 당)	45,991	47,280	48,430	50,620
1인당 연평균 관광참여회수	6.9	6.9	7.1	7.3
총관광참여회수(천명 · 회)	317,337	326,232	343,853	369,526
해양체험관광총참여회수(천명 · 회) (백분율, %)	74,143 (23.4)	84,404 (25.9)	92,060 (26.8)	116,431 (31.4)
해수욕	56,579	55,042	63,643	68,741
바다낚시	5,200	5,059	5,849	6,578
해양스포츠	1,034	1,006	1,574	2,394
해양체험관광형(어촌관광 등)	11,330	11,022	13,338	14,347

자료: 해양수산부(2000). 해양체험관광 진흥을 위한 종합계획 수립 연구, 재구성.

측면, GPS장착 의무화를 통한 입출항 및 현 위치 파악 등 보트관리의 원스톱체제 구축 측면 등이 다. 그리고 어촌의 바람직한 개발방향은 주민의 의지에 기초한 개발, 환경 보전을 고려한 개발, 지역적 특성을 부각시키는 개발, 작은 부분으로부터의 개발, 전문가 집단의 지원을 통한 개발 등을 들 수 있다. 이 중 성공적인 관광어촌개발에는 주민들의 확고한 개발 의지를 비롯하여 당국의 지원이 가장 중요하다. 주민들 스스로 개발의 필요성을 인식하고 계획수립단계에서부터 사업 진행의 전 과정에 능동적으로 참여하면서 사전에 예상하지 못한 문제점들에 대한 적극적인 해결노력을 기울일 때 성공 가능성이 높아지기 때문이다. 행정당국 역시 어촌들의 노력과 성과 및 향후 발전가능성을 평가하여 필요한 재정 및 기술적인 지원을 아끼지 않아야 하기 때문이다.

<표 10>은 해양스포츠 체험관광 유형별 참여현황이다. 해양스포츠 체험관광은 스포츠잠수의 경우, 우리나라에는 활동성 및 비활동성 동호인을 모두 합쳐 약 30만 명 정도가 라이선스를 소지하고 있으며, 요트의 경우는 약 1,500여명의 경력자가 있고, 윈드서핑의 경우는 약 3만 명의 동호인이 활동하고 있다. 그리고 수상오토바이, 수상스키, 모터보트, 해양레프팅의 동호회 참여인구도

눈에 띄게 많아졌다.

해수욕 인구는 연간 4,000만 명 정도가 참여를 하며, 어촌관광과 동시에 해양체험관광 인구의 약 27%가 조개잡이나 갯벌체험에 참여하고 있다. 유람선은 금강산관광의 경우 1년에 15만 명이 해상으로 배를 타고 관광을 하고 있으며, 일본에 관광 목적으로 스타크루즈를 타고 5만 명이 관광을 다녀왔다. 그리고 기타 국내연안선 관광의 형태로 1988년을 기준으로 약 8,277천명이 바다를 이용하여 관광을 다녀왔다(해양수산부, 2000).

해양수산부(2002) 자료에 의하면, 우리나라 해양체험관광 참여인구는 2010년에 전체관광 참여인구의 약 31.4% 정도, 2020년에 가서는 전체관광 인구의 약 40.8% 정도가 해양체험관광에 참여할 것으로 전망하고 있다. 이와 같은 결과로 볼 때, 우리나라의 해양체험관광은 바다 특유의 기상 및 해상의 영향과 계절성에 많은 영향을 받고 있고, 또 그것도 해수욕 중심으로 한여름에 집중되어 이용일수가 짧은 등 영업 수지상의 문제와 교통, 환경 등 많은 문제점을 갖고 있다.

여름철 해수욕에 이용자가 집중되는 특성을 나타내고 있기 때문에 연중 시설 이용도는 떨어지고, 수익성의 제고도 어렵다. 이를 극복하기 위해서는 사계절 이용 가능한 시설의 도입이 필요하

<표 10> 해양체험관광 유형별 참여 현황

분류	종 목	내 용	비 고
스포츠형	스포츠잠수	활동성 및 비활동성 C카드 소지자 약 30만 명	
	윈드서핑, 서핑, 카이트 서핑, 해양레프팅, 해양카약	4만 명	
	세일링요트, 보우팅, 기타	요트(선수) 1500여명	모터보트, 수상스키 등
레저형	해 수 욕, 모래찜질	연 참여인원 3,000~4,000만 명	
	조개잡이, 갯벌체험	해양체험관광 참가자 중 약 27%가 참여	어촌관광
	바다낚시 및 보트낚시	동호인 500만 명(2004년 보트낚시동호인188만4천명)	
관광형	국제유람선	금강산 : 1년 15만 명, 스타크루즈 : 5만명 (2000년)	부산, 제주, 일본기항
	국내연안선 관광	총 연안여객선 탑승자 : 8,277천인(1988)	
	해저관광선	서귀포에서 운항 중	

자료: 해양수산부(2000). 해양체험관광 진흥을 위한 종합계획 수립 연구, 채구성.

다. 예컨대 계절에 관계없이 지속적으로 관광객을 유치할 수 있도록 해변접지에 윈드서핑, 파도타기가 가능한 돛 형태의 ‘워터파크’, 또는 ‘마린파크’ 등 실내전천후시설 마련이 필요하다는 생각이다.

3. 어촌·어항 활용 및 개발에 따른 문제점

새로운 어촌어항법의 마련은 향후 어촌어항의 체계적인 개발을 통한 어촌경제 활성화와 지역사회 균형발전을 도모하고 생활환경의 변화를 통해 어촌주민의 삶의 질을 높여 살기 좋은 어촌을 조성하는 것이 법 마련의 취지라고 해양수산부는 밝히고 있다. 보다 폭넓은 측면에서 접근하면 지방분권시대 국가의 균형발전과 수산업 경쟁력 강화, 어촌종합개발사업 확대와 어촌 특성을 고려한 어업 외 소득원 유도, 어항기능수요 증대에 부응한 다기능종합어항을 육성하여 어항의 종합기능성 제고, 지역특성에 적합한 해양스포츠 중심의 해양체험관광의 수용시설 및 해역관리정보, 어항 인근 배후지역과의 연계도로 어항의 공간적 통합, 환경처리시설, 소공원설치 등 어항 이미지개선에 주요한 목적이 있다.

해양수산부의 이러한 어촌지역의 정책적 발전 계획에도 불구하고 지역주민(어촌계)들의 이기주의로 인하여 어촌 선진화작업에 많은 어려움을 겪고 있으며 이를 구체적으로 설명하면 다음과 같다.

첫째, 어항개발에 대한 투자미흡으로 어항기능을 상실하여 어항을 이용하는 이용자들의 불편을 초래하고, 지역주민들의 마구잡이식 난개발로 인한 환경의 파괴를 들 수 있다. 현재 우리나라의 어항개발에 대한 투자는 매우 미흡한 실정으로서 이에 따르는 시설부족 및 어선 안전수용을 저조 등으로 나타난다. 어선의 안전수용율이 낮으면 태풍이나 악천후 및 기상악화시 대처능력 저하로 재산피해가 매우 확대되기 때문이다. 우리나라의 어선 안전 수용율은 2002년 현재 49%이며, 해역별 안전 수용율은 남해안 45%, 서해안 35%, 동해안 11.4%이다. 일본의 경우는 총어선수가

258,178척으로 100% 안전수용시설을 갖추고 있어 대조를 보인다(해양수산부, 2004). 우리나라는 정부가 지속적으로 예산을 배정하여 매년 시설개선을 하고 있지만, 소규모 투자로 공사기간 장기화에 따른 개발비용 증가로 내실 있는 시설환경의 개선이 부족한 실정에 있다. 최근 연안에서 인지도가 높은 지역들은 무질서한 난개발로 지역주민과의 괴리, 방문객들에게 무질서와 바가지요금 등 여러 가지 문제가 발생하여 향후 보다 체계적인 개발의 계획수립과 질서 유지로 자원과 전통의 지속성을 유지할 필요가 있다.

둘째, 지역주민의 잦은 민원발생과 지역특성화 사업의 부진, 지역 연안 자원개발의 낙후를 들 수 있다. 이는 어항간거리 단축개념으로 어항을 지정하여 개발 시에 분산투자로 인해 중소형 어항개발에 주력한 결과, 다목적 기능을 갖춘 어항으로써의 개발은 부족한 실정이었다. 뿐만 아니라 지역주민의 잦은 민원과 갈등으로 인하여 갈등해소 및 지역개발차원에서 정책적으로 분산투자가 불가피한 실정이어서 투자효율성이 저하되는 문제점을 지니고 있다. 뿐만 아니라 어촌계와 유도선 사업자와 스포츠잠수인들 간의 연안권역의 공유수면 영역 다툼으로 인하여 수산업과 스포츠잠수 분야에서의 마을공동어장에 입어문제로 스포츠잠수인과 어업인들 간에 분쟁이 잦게 발생하고 있다. 수산업과 유선업 분야에서의 바다공간을 둘러싸고 불법수산양식장의 확산으로 모터보트 등 각종 보트를 이용한 해양스포츠 활동에 상당한 제약과 상호갈등을 증대시키고 있어 이에 따르는 주민들의 어업생존권 사수와 관련한 민원이 폭주하고 있다. 그리고 해당 지역 어민들이 소규모 자본으로 해양체험관광사업에 참여하고 있는 일부 지역은 최근 방문객들이 급증하여 무분별한 민박시설들이 난립한 가운데 조용한 어촌지역의 정취를 차츰 잃어버릴 우려가 있는 등 많은 문제를 발생시킬 소지를 지니고 있다.

셋째, 국비의 지역안배를 고려한 분산투자로 효율성이 저하되는 문제점을 안고 있다. 이는 해

당지역의 특성화에 적합한 시설을 무시하고 기본 시설 위주의 개발로 인하여 어항으로서의 종합기능 미비와 이에 따르는 환경개선 소요가 빈발하고 있다. 이러한 문제점은 곧바로 관광, 교통, 수산물유통 등 종합기능 수행능력 미비로 귀결된다. 이러한 원인은 지방자치단체간의 지역 이기주의로 인하여 특성화사업의 부진, 지역 연안 자원개발의 낙후로 이어져, 해당 지역의 어촌어항이 지니고 있는 특성과 어항 본래의 기능을 상실한 체부가가치가 낮은 사업인 여관이나 민박업, 활어요식업에 주로 치우치고 있고, 기본시설 위주 개발로 종합기능 미비, 환경개선 소요 빈발과 미래지향적인 개발이 아닌 전시행정으로 인하여, 훌륭한 관광자원이 훼손되어 난개발 우려가 있다.

넷째, 해양스포츠 관광 전문지도자, 계절별 프로그램·정보인프라 미비로 발생하는 문제점이다. 주5일 근무제 본격 실시와 관련된 여가시간의 증대에 따라 취미활동이나 관광의 패턴, 주요 관광지를 둘러보고 가는 것보다 하나라도 직접 경험할 수 있는 해양스포츠 체험관광이 늘어날 전망이다. 이와 관련하여 현재 우리나라에는 해양체험관광을 전문적으로 양성하는 교육기관은 부경대학, 해양대학, 한서대학 등 일부대학에서 해양스포츠관련 학과를 개설하여 지도자를 양성하고 있다. 따라서 해양수산부가 해양스포츠 체험관광 및 다기능어항시설관리 전문지도자를 양성하기 위해 부설연수원 형식의 인력양성 사업을 하는 것이 바람직하지만 지금껏 이 분야 인력양성의 중요성을 간과하고 있어 많은 문제가 제기 될 것으로 사료된다. 또한 주말 해양스포츠 체험관광 활성화를 위하여 관광 상품을 패키지화하여 관광객이 직접 체험하고 경험할 수 있는 효율적인 프로그램의 개발(해양관광 레크리에이션, 윈드서핑·모터보트·수상오토바이대회, 유람선 공연, 유람선 레스토랑, 바다버스 운영 등을 패키지화하여 보급)을 계절별, 연령별, 장소별, 영역별로 특성을 차별화 하고 지속적인 프로그램 개발도 수반되어야 할 것이다. 이와 관련한 정보인프라의 구축마저도 미비

한 상태여서 해양스포츠와 관광이 연계한 해양체험관광개발 사업에 많은 문제점을 노출시키고 있는 실정이다.

다섯째, 기존의 어촌어항의 개발은 개별사업별로 지자체 계획에 따라 지원하고 있기 때문에 어항, 어촌관광 등과 연계개발이 미흡하여 투자에 비해 효과가 미미하게 나타나고 있다. 또한 지원 규모에 비해 해당 권역이 너무 넓고, 어촌의 기반 시설이 절대적으로 부족하여 어촌계별 분산투자가 불가피함에 따라 투자효과가 미흡하며, 적은 예산으로 어항을 관리하는 탓으로 어항관리의 인원부족, 유지비용의 부족, 해당 전문 인력의 부족 현상을 야기하고 있다. 또한 정부의 잦은 소규모의 난 개발식 어항개발로 인해 어항내 배후부지가 늘어나고 있으나 상업투자 등 투자 부진으로 유희부지가 크게 증가하고 이에 따르는 공동화(空洞化) 현상을 초래하고 있다.

여섯째, 해양스포츠 체험관광 사업에 대한 전문성과 경험부족으로 발생하는 문제점이다. 현재 우리나라에는 해양스포츠 중심의 해양체험관광 분야에 대한 전문성을 가진 공무원은 전무한 실정이라서 해당부서는 해양체험관광 사업 추진에 많은 차질을 빚고 있는 실정이다. 어촌어항을 체계적으로 개발하기 위해서는 해양, 수산, 어촌관광, 해양스포츠, 해양토목, 조선공학, 해운항만, 해양경관 등을 총망라한 다양한 분야의 전문가가 참여하여야 한다. 그러나 최근까지도 대부분의 도시개발 및 어촌어항 개발은 해양스포츠 등 특정 분야 전문가의 참여가 배제되어 있는 개발정책으로 일관함으로써 전문성의 부족과 경험부족으로 인해 발생하는 문제점을 해소할 방안이 강구되지 않아 정부가 투자하여 기대한 목표치에 투자효과가 반감되는 결과를 빚어왔다고 생각된다. 이와 같이 정책공동체 부재현상은 차별화된 개발계획 빈약을 비롯하여 타 지역과 유사한 모델을 도입하는 원인으로 작용하는 등 경쟁력 저하 현상을 반복하여 빚고 있다.

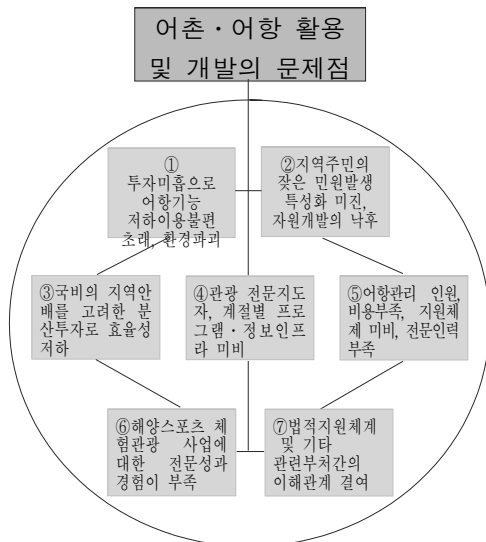
일곱째, 법적지원체계 및 관련법규 문제와 관

런 부처 간의 이해관계 결여로 발생하는 문제점이다. 최근에 우리나라 연안환경과 자원을 합리적으로 이용하고 보전할 목적으로 연안육역에서 발생하는 개발행위 및 토지이용행위에 대한 적절한 관리를 위해 연안관리법이 제정되었으나 현재 법 제정의 취지 구현이 미흡하고, 통합적 조정적 역할보다는 문화관광부의 관광지 관광 진흥법, 해양수산부의 어촌종합개발사업, 수산업법, 공유수면관리법, 건설교통부의 자연공원법, 그리고 해양수산부에 의해 새로 마련되고 있는 어촌어항법등이 현실적으로는 적용범위가 각기 개별적으로 적용되고 있는 실정이다.

해양체험관광과 관련되는 중앙행정기관과 관련 사·도를 포함하여 이용목적에 따라 매우 복잡하게 분산되어 있고, 부분적 개발이용을 규정하고 있는 약 40여개의 관련법이 산재해 있다. 해양체험관광시설과 관련되는 등록기준은 개발 요건이나 관리기준, 타 다른 법률과의 관계 등에 대한 규정도 정립되어 있지 않고 있으며, 시설에 대한 등록 및 관리기준도 미비한 실정에 있다. 또한 마리나 및 보트계류장, 크루저와 함께 해양체험관광 자원의 하나인 해수욕장의 경우만 하더라도 도시공원법상 규정된 이외의 기능발휘가 가능한 기준법이 없어 각 지역 및 해수욕장별 각기 다른 개발 및 관리를 하고 있는 실정이다. 또한 해양스포츠 참여인구가 늘어남에 따라 해양스포츠산업에 해당하는 고가의 장비구입에 대한 재산세법, 조세감면법, 외국인투자유치법 등에 대한 정부의 법적규제가 큰 문제로 대두되고 있다.

지역실정에 맞는 어촌어항 관광활성화 계획이 수립되어야 한다. 그러나 지원 법령 및 재정지원 미흡, 그리고 투자저조로 인해 내실 있는 계획의 부재 등을 들 수 있다. 그리고 최근 해양수산부와 문화관광부 간에 관광 영역에 대한 이해관계 대립으로 인하여 정부의 다기능어항 개발 사업에 일부 차질을 빚을 우려가 있다. 특히 해양수산부와 문화관광부간의 해양체험관광개발 분야에 관한 유기적인 협력체계가 필수적이다. 그렇지만 현

실적으로 상호연계가 이뤄지지 못하고 있다. 그 대표적인 예로서 문화관광부와 해양수산부간 어촌어항법 제정을 놓고 상호대립적인 구도로 길항하는 모습을 보이고 있기 때문이다. 즉, 문화관광부의 의견은 관광과 관련된 분야는 문화관광부에서 담당해야만 된다는 주장을 하고 있고, 해양수산부의 의견은 어촌어항을 개발시키기 위해서는 어촌 체험관광이나 해양스포츠 체험관광 분야를 활성화하여 어민들의 소득증대와 삶의 질을 향상시키고, 살기 좋은 어촌을 조성하는데 는 관광산업이 필수적인 요소라고 주장을 하고 있어 양 부처 간 이해관계가 서로 대립된 양상을 보이고 있다. 그렇지만 각 지자체의 경우는 2003년말 재경부가 마련한 ‘지역특화발전 특구 지정법’을 잘 활용, 부산 해운대구처럼 ‘해양스포츠특구’로 지정 받는 방법도 있을 것이다.



[그림 1] 어촌·어항 활용 및 개발의 문제점

[그림 1]은 정부의 어촌어항지역의 개발을 위한 정책시도 과정에서 발생하게 되는 문제점들을 종합 정리한 것이다.

Ⅲ. 어촌·어항을 활용한 해양스포츠 중심 해양체험관광 활성화

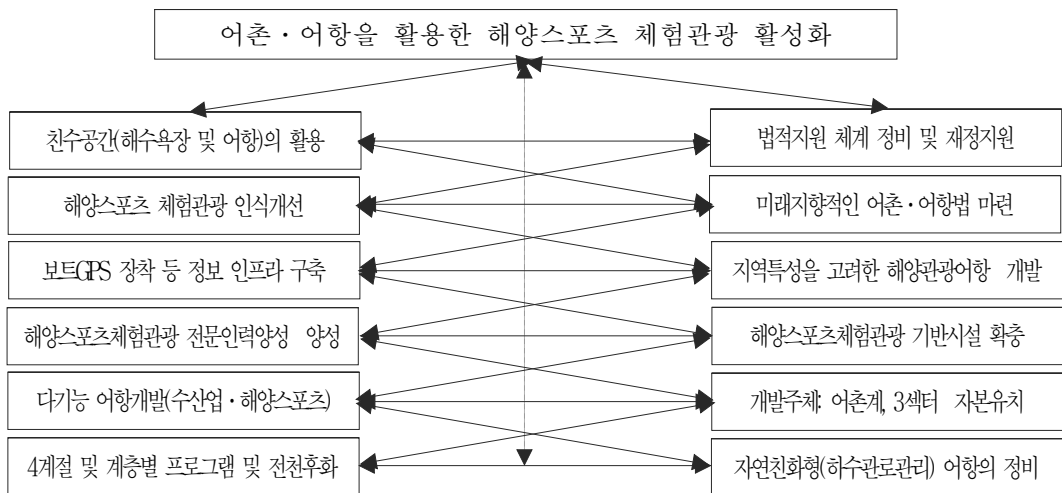
1. 해양스포츠 체험관광 환경 조성

해양수산부는 낙후된 어촌소득기반시설과 어촌 정주환경을 개선시킬 수 있도록 어촌어항법의 제정을 추진하고 있다. 이는 기존의 항만구역과 군사보호구역 등의 제약으로 시민생활과 괴리되었던 해안을 도심형 친수공간으로 조성함으로써 생활수준 향상에 따른 시민들의 쾌적한 친수공간 이용 수요를 충족시킨다는 측면에서 매우 의미 있는 일로 사료되며, 어촌 어항법의 제정과 관련하여 중·단기적인 전략을 보면, 중장기적으로는 개발 잠재력이 많은 어항을 다양한 기능을 갖춘 다기능어항으로 개발하여 어민들의 소득증대와 도시민의 친수공간 조성을 통한 문화, 관광, 레저 기능을 대폭 수용하고 어촌과 어항을 연계한 종합개발의 확대로 전략을 세우고 있으며, 단기적으로는 기존어항 중 수산자원, 관광, 복지기능 등 개발 잠재력이 있는 어항을 대상으로 유람선(크루즈)관광 기반시설, 친수시설, 수산자원수역 확충 등을 주요전략으로 삼고 있다.

따라서 어촌지역에 정주하고 있는 어민들의 공통적인 관심사이면서 생활고의 원인을 제공하고 있는 어장의 축소, 어업자원의 감소, 수질환경의 열악성, 주 소득원의 감소 등에 대응할 주 소득원 개발의 필요성, WTO/ DDA 및 FTA의 협상진전에 따른 기존의 어촌 지원방식의 변화로 인해 발생되었던 문제점을 해소하고 어촌어항의 환경개선 및 소득증진에 기여할 수 있는 방안은 [그림 2]와 같은 모델이 바람직할 것으로 사료된다.

가) 친수공간(해수욕장 및 어항)을 적극 활용하여야 한다. 나) 해양수산부와 문화관광부간 법적지원 및 재정적인 지원이 이루어져야 한다. 그렇지만 각 지자체는 재경부 ‘지역특화발전 특구 지정법’을 잘 활용할 필요가 있다. 다) 해양스포츠 체험관광에 대한 어민과 도시민들의 인식을 제고시켜야 한다. 라) 어촌어항법의 재검토로 어촌어항의 하수관로 관리를 중심으로 수질개선 및 소득증진에 기여할 수 있도록 하여야 한다. 마) GPS 장착을 통한 보트 입출항 및 현 위치 파악 등 정보 인프라를 구축하여야 한다. 바) 지역특성화 관광어항을 개발하여야 한다.

사) 해양스포츠 체험관광 및 보트계류장 관리를 위한 전문인력 양성을 국가차원에서 검토하여



[그림 2] 어촌·어항을 활용한 해양스포츠체험관광 활성화 방안.

야 한다. 아) 해양스포츠 체험관광에 필요한 경사로, 상하가 등 기초시설 및 인간적 요소(각종 편의시설) 기능을 대거 확충해야 한다. 자) 수산업지원 기능과 해양스포츠체험관광 기능을 담아 낼 다기능 어항을 다수 개발하여야 한다. 차) 개발주체는 어촌계가 되는 가운데 제 3섹터 방식의 자본을 유치하도록 해야 한다. 카) 계층별 프로그램 개발 및 어항 접지에 실내 파도타기장 설치 등 4계절 프로그램화, 전천후화 시켜야 한다. 파) 사업에 대한 평가 및 재정지원에 대해 정부가 적극 나서야 한다.

국제적으로 기존 어항을 자연친화적인 해양체험관광지로 가꾼 곳으로는 프랑스 랑그독 루시용을 그 전범(典範)으로 꼽을 수 있다. 1829년 창립된 몽펠리에 대학과 지역자치단체가 공동으로 운영하는 관광자원개발협의회의 주관하에 조성된 해양체험관광단지는 1962년에 개발되어 1980년대초에 완공된 세계에서 가장 잘 개발된 해양체험관광단지로 알려져 있다. 마리나(해양스포츠단지)를 중심으로 개발하고 이미 개발한 해양스포츠 지역을 중심으로 촌락을 재정비하여 모두 고속도로와 연계시키는 등 접근성이 아주 양

호하다. 17개 항구를 개발하여 2002년 여름철에만 약 700만 명을 유치하는 성과를 올리고 있다. 이 지역뿐만 아니라 마리나 베디생제, 칸느 지역도 표본 모델로 꼽을 수 있다(코리아플러스, 2005). 영국의 레스터 시, 범마우스 지역, 독일의 이바엠셔팍 지역 계획, 호주의 골드코스트, 미국의 마리나 델레이, 미션베이파크, 일본 도쿄지역의 기타규슈 시, 하카다 시사이드 모모찌, 능동 해양리조트 등도 유명하다. 이들의 공통점은 지역 거점의 소규모 어항을 개발하여 지역주민들의 레저활동과 관광객 유치로 고부가가치를 창출하는 등 지역경제 활성화에 한몫을 담당하고 있는 것이 특징이다. 이들 나라 중 일본의 경우는 소규모 어항을 개발하여 수변녹지공간을 바다와 조화롭게 조성하는 가운데 낚시공원, 수족관 등 자연친화적 해양체험관광 공간으로 개발하여 환경보존, 지역간균형발전, 지역개발이라는 세 마리 토끼를 동시에 고려하는 새로운 개념의 친수공간을 통한 개발방식을 채택하고 있어 눈길을 끈다. 따라서 우리나라의 경우는 [그림 3]과 같은 방식의 모델로 어항을 자연친화적인 다목적 어항으로 개발을 하여야 할 것으로 사료된다.



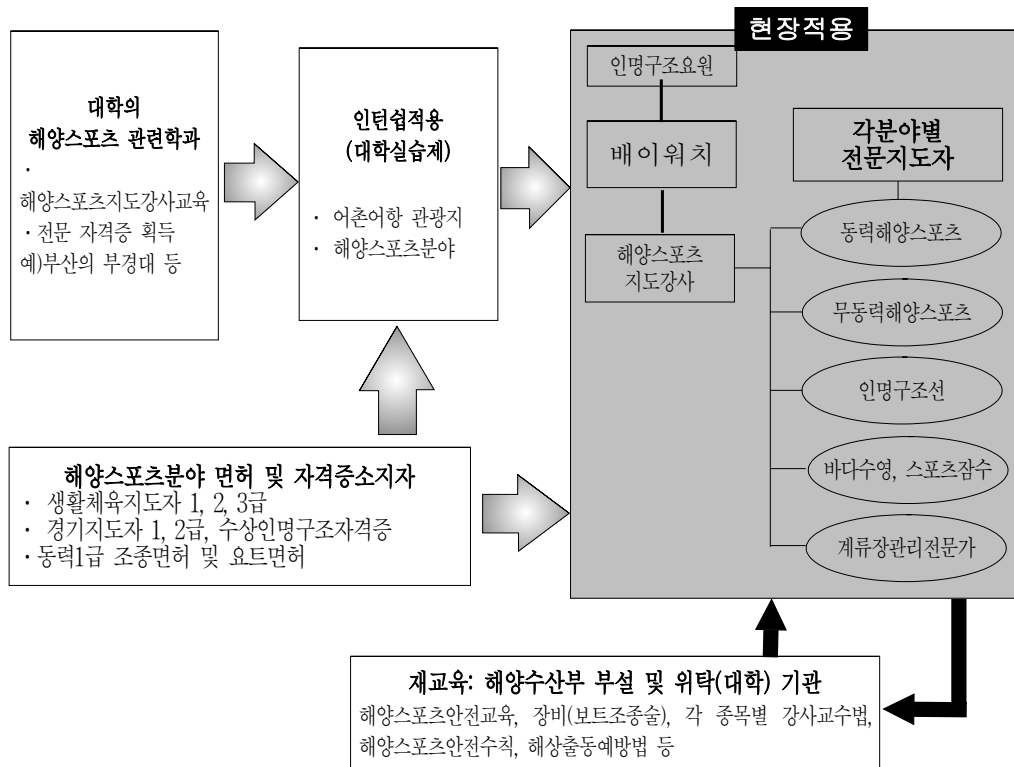
[그림 3] 어항을 활용한 해양스포츠 체험관광 전진기지 구축사례(예시, 김성귀 외2(2001).

2. 어촌주민 교육 및 지도자양성 프로그램의 운영방향

어촌어항지역 특성에 맞는 해양체험관광 인프라를 구축하는 한편, 이를 성공시키기 위해서는 계류장관리 전문가 양성, 양질의 우수강사 확보, 관광전문도우미 등 고도의 현장적응능력을 갖춘 지도자 양성 프로그램 개발 및 인력 양성이 필요하고, 이러한 지도자 양성 프로그램을 어촌체험관광의 새로운 도약기회로 활용하기 위해서는 다음과 같은 프로그램이 선행되어야 할 것으로 사료된다.

첫째, 전문교육기관의 설립이다. 농림부에서는 농촌관광사업의 원활한 추진을 위해 2002년, 2003년에 걸쳐 녹색농촌체험 마을에 선정된 마을의 담당 공무원과 지도자에 대한 교육과 토론을 실시하였으며, 2002년에 녹색농촌체험마을을 육

성하기 위해 각 시도별로 녹색농촌체험마을로 지정된 18개의 대상마을과 지원하고자 하는 마을의 주민들을 대상으로 교육과 교육교재 개발사업을 실시하였다. 이에 9개 시·도는 각 지자체의 여건에 맞는 주민교육프로그램과 교재개발, 주민교육을 실시하였다. 마찬가지로 해양수산부에서도 어촌체험 관광을 위한 주민 및 어촌계원교육을 전담할 교육기관을 설치하거나, 또는 관련 대학의 학과, 즉 계류장관리 전문가 및 강사는 해양스포츠학과, 도우미는 관광학과에 각각 위탁 운영할 수 있을 것이며, 전국단위 교육체에서 시작하여 지역단위 교육체로 확산되어 궁극적으로는 지역 내부의 경제적, 인적자원을 활용하는 것이 중요하다. 또한 전문기관이 설립되면 해양수산부 해양수산정책국 등의 중앙정부의 인정 하에 전문기관을 통한 자격증이 부여되거나, 교육이수자에 대한



[그림 4] 해양스포츠 체험관광 현장지도자 연계 육성 방안.

취업기회 우선부여 등의 행정적 인센티브가 있어야 할 것이다.

둘째, 수강자 중심의 교육프로그램을 운영하는 것이다. 어촌 주민들은 사실상 교육 정도가 대도시에 비해 낮은 수준이라 할 수 있기 때문에 이들에게 맞는 눈높이식 교육이 이뤄져야 할 것이다. 유사한 이론교육의 반복보다는 교육목적에 따라 수강자를 구분하여 강좌를 개설하고, 지역의 역할과 특성에 적합한 교육프로그램을 연구하여 입문편-가이드(지역안내자) 코스, 실천편-인스트라터(체험지도자) 코스, 상급편-코디네이터(기획입안자)코스 등 단계별 상향식 교육프로그램을 운영하는 것이 필요하다.

셋째, 선진 해양체험관광지 견학을 통한 현장 중심의 교육이 필요하다. 어촌환경 조성이나 문제점들을 갖고 있을 경우, 이를 극복한 다른 선진 어촌 지역의 견학과 지도자들과의 토론을 통해 경험담을 듣고 벤치마킹하는 현장 중심적인 강의가 진행되어야 할 것이다. 선진지역 견학은 방문 마을에서 마을주민과 책임 공무원들이 동행하는 기회를 마련하여 민·관밀착 관계를 돈독히 하고 민·관이 이해와 상호협력의 장을 마련한다면, 내재된 문제점을 적극적인 방법으로 해결하는 기회를 가져다 줄 수 있을 것으로 사료된다.

넷째, 다양한 방식의 이론 강의와 실습, 현장답사와 토론 등이 필요할 것이다. 그 중에서 전문가와 공무원, 지역주민이 함께 하는 분임토의 시간을 통해 지원 주체의 의사수렴의 장을 마련하는 것이 무엇보다 중요하다. 또한 어촌체험프로그램 운영 및 체험 도시민의 접대서비스, 지역수산물을 홍보할 수 있고 개발할 수 있는 실습 교육과 장기적이고 지속적인 주민교육이 요구 된다.

넷째, 다양한 방식의 이론 강의와 실습, 현장답사와 토론 등이 필요할 것이다. 그 중에서 전문가와 공무원, 지역주민이 함께 하는 분임토의 시간을 통해 지원 주체의 의사수렴의 장을 마련하는 것이 무엇보다 중요하다. 또한 어촌체험프로그램 운영 및 체험 도시민의 접대서비스, 지역수산물을

홍보할 수 있고 개발할 수 있는 실습 교육과 장기적이고 지속적인 주민교육이 요구된다.

3. 해양스포츠 체험관광 관련 법 체계

현재 우리나라에는 해양스포츠 중심의 해양체험관광과 관련된 법은 2000년 2월 9일부터 시행에 들어간 수상레저안전법이다. 수상레저안전법은 각종 수상레저활동과 사업에 관련된 면허, 허가, 신고 등을 규정함으로써 업체의 건전한 발전과 해양스포츠 활동 동호인의 안전을 확보하는 것이다. 이러한 수상레저안전법은 바다와 함께 내수면의 하천, 호소까지 적용되도록 법률 제 5910호(1999. 2. 8)로 공포 되었으며, 안전사고 방지를 위하여 무면허자에 의한 레저스포츠활동을 금지시키고 먼 바다에서 해양스포츠 활동을 하는 자에 대하여 재난사고에 대비하여 무동력 해양스포츠(윈드서핑, 카약, 카누, 해양카약, 해양카누, 수상자전거)를 비롯하여 스포츠잠수 활동을 제외한 모터보트, 수상오토바이, 세일크루저 요트 등에 걸쳐 국가가 면허제로 관리하겠다는 것이다.

수상레저안전법은 7장 제41조로 되어 있으며, 그 구성은 총칙, 조종면허, 안전 준수 의무, 안전관리, 수상레저사업, 보칙, 벌칙 순이다. 시행령은 대통령령 제 16,702호 7장 25조로(2000. 1. 28) 총칙, 조종면허, 안전준수 의무, 수상레저활동안전협의회, 수상레저사업, 보칙, 벌칙 순으로 되어있다. 시행규칙은 해양수산부령 제 158호 24조로(2000. 2. 8) 제1조 목적부터 과태료의 징수절차까지 세부내용으로 제정되어 있지만, 규제범위가 바다나 물의 각종 형태의 수상에서 수상레저기구를 이용하여 이뤄지는 모든 활동을 대상으로 하므로 수상에서 이루어지는 각종 활동을 규제하는 해상교통안전법과 일부 중복되는 조항이 있기 때문에 그 관계를 명확히 할 필요성이 있다.

첫째, 해양활동을 규제하는 각종 법령과 법률을 과감히 조정·통합하여야 한다.

수상레저안전법이 제정되면서 해상교통안전법,

유선사업법, 도선사업법, 체육시설 설치 이용에 관한 법률, 낚시어선법 등이 해양스포츠체험관광 활동에 관한 포괄적인 사항을 규정하고 있는 기본 법적인 위치에 있다. 기능과 능률적인 면을 고려하고 활동주체나 활동 내용 등을 따져서 어느 법률의 규제대상인가 하는 것을 밝혀질 수는 있겠지만 그 경계가 모호한 부분이 있기 때문에 이런 모든 법은 수상레저안전법 하나로 일원화시키는 방향으로 재검토되어야 할 과제를 안고 있다고 할 것이다.

둘째, 해양스포츠활동에 대해서는 규제보다는 자유로운 스포츠활동의 여건조성을 위해서는 무엇보다 안전이 우선시 되어야 한다. 수상안전사고는 해양스포츠 활동의 제약요인으로 작용하기 때문에 인명사고가 많이 발생하는 스포츠잠수 안전을 위해 더욱 강화된 법령이 필요하다고 생각된다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 전문성이 있는 국가지정 전문 연수원교육과 면허증 발급으로 사고를 미연에 방지하는 제도로 나아가야 한다.

셋째, 수상레저기구 중 동력 5마력 이상의 모터보트, 모터요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터와 호버 크래프트 조종을 하고자 하는 자는 동력수상 레저기구 조종면허를 받아야 한다. 다만 1급 조종면허가 있는 자의 지도감독 하에 해양스포츠활동을 할 경우는 비영리 교육, 훈련과 관련하여 기구를 조종하는 경우에만 무면허 조종이 허용된다. 따라서 재정부로부터 해양스포츠특구로 2005년 2월 2일 지정된 부산해운대와 같은 지자체의 경우는 국내외관광객에 한해 1급 조종면허소지자의 지도하에서는 무면허 조종이 가능하도록 하여야 할 것이다.

IV. 결 론 : [정책적 함의]

1. 어촌·어항시설 활용 방안

어민에 대한 정부의 지원은 간접지원 방식이

바람직하고, 그리고 개발보다는 활용 개념에 무게를 두어야 한다. 만약의 경우, 개발이 꼭 필요하다면 환경용량범위 내에서 최소로 이뤄져야 한다. 어촌어항활용 방향의 컨셉은 단기적으로는 전국 5개(대변항·국동항·격포항·홍원항·지세포항)시범 다기능 어항을 중심으로 1차 산업인 기존 수산업 지원 기능과 3차 산업인 해양스포츠체험관광 기능을 신규로 도입, 이를 공존시켜 나가는 가운데 중·장기적으로는 수산업지원 기능이 점차 쇠퇴하고 있는 점을 고려하여 깨끗한 수질확보를 위한 하수관로관리체계 구축, 그리고 해양스포츠체험관광에 필요한 기초시설(경사로 등) 및 인간적 요소(각종 편의시설)를 대폭 확충하여 궁극적으로는 해양스포츠체험관광 유명 낙원지로 조성하여 경제가 풍요로운 어촌어항으로의 건설이 귀결점이다. 그렇지만 어촌어항을 해양스포츠 전진기지로 가꾸기 위해서는 사막에 꽃을 피우는 것만 큼이나 어려운 작업이기 때문에 이를 위해 어민들은 어떤 대가를 지불할 것인가도 함께 생각해 두어야 한다.

우선 하나의 공간(어항)을 2원화시켜, 한쪽은 기존 수산업지원 기능 배치이다. 다른 한쪽은 신규로 각종 해양스포츠 장비(보트) 해상계류를 위한 폰툰(평행식·돌출식)을 설치하는 일이다. 그곳에는 계류기능, 보관기능, 상하가(上下架) 기능, 수리·점검 기능, 물자보급·청소 기능, 정보제공 기능, 숙박·휴식 기능, 연수교육 기능, 안전관리 기능, 해양문화교류 기능 등 10개 기능을 구비한 각종 시설을 계획하여야 바람직하다. 물론 해양스포츠 전진기지 조성과 관리 시 검토되어야 할 요소는 다음과 같은 것들이어야 한다고 생각된다. 기존 어항 활용의 생태적 측면, 국민 바다 친화기회 확대의 사회적 측면, 해양스포츠산업 특화육성의 경제적 측면, 한국체육의 물과 해양 간 균형발전을 위한 국가체육 균형발전 측면, SOC 확충을 통한 접근성 확보 측면, 각종 편의시설 등 인간적 요소 강화 측면, 전직원을 각종 면허소지자화 하여 계류장 내의 안전성 확보 측면, 계류장행정관

리 전문가 및 정보 인프라 구축을 통한 계류장관리 경영성 확보 측면, 4계절 계층별·프로그램 마련 및 어항 접지에 워터파크 (실내 윈드서핑, 파도타기 등), 또는 마린파크설치 등 계층별 프로그램 개발 및 전천후화 측면, 보트에 GPS장착 의무화를 통한 입출항 및 현 위치 파악 등 보트관리의 안전시스템 구축 측면, 하수중말처리장 시스템에서 하수관로관리 체제로의 전환 등 청정수질 확보 측면 등 11개 항목의 고려가 중요하다.

2. 어촌주민 교육 및 지도자양성 프로그램의 운영방향

계류장관리 전문가 양성, 양질의 우수강사 확보, 관광전문도우미 등 고도의 현장적응능력을 갖춘 지도자 양성 프로그램 개발 및 인력 양성이 필요하고, 이러한 지도자 양성 프로그램을 어촌어항의 새로운 도약기회로 활용하기 위해서는 첫째, 해양수산부 부설, 또는 관련 대학에 위탁을 전제로 인력양성교육시스템 구축이 필요하다. 둘째, 수요자 중심의 교육프로그램이 운영되어야 한다. 셋째, 선진 해양체험관광지 견학을 통한 현장중심의 교육이 필요하다. 넷째, 정부는 해양스포츠산업 활성화에 관련된 각종 법적규제를 완화하는 가운데 장비 국산화에도 적극 나서야 할 것이다.

3. 해양스포츠 중심의 해양체험관광 관련법 체계의 정비

2000년 2월 9일부터 시행에 들어간 수상레저안전법은 각종 수상레저활동과 레저사업에 관련된 면허, 허가, 신고 등을 규정함으로써 해양스포츠 활동의 안전을 확보하자는 것이다. 이러한 수상레저안전법은 규제범위가 바다, 강, 호소에서 수상레저기구를 이용하여 이뤄지는 모든 활동을 대상으로 하고 있다. 그러나 수상레저안전법 마련 이전에 이미 존재하고 있었던 다른 법령과 일부 중복되는 항목이 있기 때문에 그 관계를 명확히 할 필요성이 있다. 첫째, 해양활동을 규제하는 각

종 법령과 법률을 과감히 조정·통합하여야 한다. 수상레저안전법, 해상교통안전법, 유선사업법, 도선사업법, 체육시설 설치·이용에 관한 법률, 낚시어선법 등이 이에 해당된다.

둘째, 해양스포츠활동에 대해서는 규제보다는 자유로운 스포츠활동의 여건조성이 무엇보다 우선 시 되어야 한다. 그런 점에서 보면, 2005년 3월 2일 국회를 통과한 수상레저안전법 개정법률은 꼭 필요하다. 그렇지만 매니아라고 하더라도 년 중 총 20일 이내의 범위에서 활동을 하는 동호인들에게는 이 기간을 위해 1년에 해당하는 금액을 모두 부담해야 하느냐고 하는 의문제기는 상당부분 설득력이 있다고 생각된다. 셋째, 재정부로부터 해양스포츠특구로 지정된 지자체의 경우, 국내외관광객에 한해 1급 조종면허소지자의 지도·감독 하에서는 무면허 조종이 가능하도록 하여야 할 것이다.

참고 문헌

- 국토연구원, 환경친화적 친수공간의 활용방안에 관한 심포지엄, 1993.
- 권삼문, 민속과 관광: 어촌문화관광의 지속가능한 개발, 안동대 민속학 연구소, 민속연구, p.10, 2000.
- 김사영, 농어촌지역의 관광자원개발 특화요인에 관한 실증연구, 대한관광경영학회, 1997.
- 김성귀 · 홍장원 · 박상우, 어촌관광 유형별 개발방안 연구, 한국해양수산개발원, 2001.
- 김재민, 어촌 · 어항의 관광상품화 방안, 어촌 · 어항관광활성화를 위한 포럼, 2000.
- 박구원 · 이수옥, 해안어촌관광의 개발방향에 관한 연구, 관광학 연구, 26(3), pp.167-190, 2002.
- 박명국 · 김성규, 해양레저스포츠 활성화 방안. 한국스포츠산업경영학회지, Vol.7 No.1, 2002.
- 박봉률 · 강진홍, 해양스포츠 활성화 방안 연

- 구, 한국스포츠산업경영학회지, Vol.6 No.2, 2001.
- 박진권, 강원도 동해남부권 스포츠관광 활성화를 위한 발전 모형 개발에 관한 연구, 박사학위논문, 명지대학교 대학원, 2003.
- 박철수. 목포권 해양스포츠관광 개발에 관한 연구, 박사학위논문, 전남대학교 대학원, 2003.
- 안병화, 수산레저스포츠 용품산업 실태 분석, 국민체육진흥공단 체육과학연구원(vol, 28), 2004.
- 이근, 관광자원론, 학문사, pp.73~83, 1996.
- 이재빈·지삼업, 어항을 활용한 해양스포츠 활성화 방안, 한국스포츠리서치 15(6) (통권 87호), 2004.
- 이재형, 레저스포츠관광 참가자들의 참가동기 및 라이프스타일이 몰입도와 소비문화에 미치는 영향. 박사학위논문, 부산대학교 대학원, 2003.
- 윤이중·배성완·윤기운, 전남지역 관광개발과 연계한 해양레저스포츠의 활성화 방안, 한국스포츠 사회학회지, 2002.
- 지삼업, 부산지역의 해양스포츠 활성화 방안에 관한 연구, 부경대학교 논문집, Vol.1 No.2, 1996.
- 지삼업, 한국 해양스포츠 활성화 방안 모색, 부경대학교 논문집, Vol.3 No.2, 1998.
- 지삼업, 해양스포츠 자원론, 해원출판사(부산), pp.220~252, 1999.
- 지삼업, 한국해양스포츠 진흥을 위한 제도에 관한 연구, 박사학위논문, 동아대학교 대학원, 1999.
- 지삼업, 대규모 국제행사 경제효과 극대화를 위한 해양스포츠 육성 방안, 한국체육학회지, Vol.41 No.4, 2002.
- 지삼업, 관광 어항어촌과 해양스포츠, 특수법인 한국어항협회(여름호), 2002.
- 지삼업, 부산지역 해양스포츠산업 발흥을 위한 각종 환경요인 분석, 국민체육진흥관리공단 체육과학연구원, 2004.
- 지삼업, 해양스포츠 대중화를 위한 자연적 환경요인 분석, 한국스포츠리서치지, p.950, 2004.
- 지삼업, 해운대신문 2월 25일(109호), 8면(즐거고 체험하며 머물게 할 해양스포츠체험관광 인프라 구축), 2005.
- 최도석, 부산의 해양관광 개발기법에 관한 연구, 부산발전연구원, 2004.
- 코리아플러스, 한국경제 기지개 활짝, 국정홍보처, p.19, 2005.
- 한국관광공사, 농어촌 관광개발 활성화 방안, 1996.
- 해양수산개발원, 해운통계요람, 1999.
- 해양수산부, 어촌종합개발사업 기본계획서, 1998.
- 해양수산부, 해양관광진흥을 위한 종합계획수립연구, 2000.
- 해양수산부(2002-2003), 해양수산부, 2004.
- 해양수산부, 해양수산부 백서(2002, 2003년도), 2004.
- 해양수산부, OK21 기본계획서 p.109, 2002
- 해양수산부, 2004 해양수산연보, 2004.
- 해양수산부, 2004년도 해양관광진흥 세부실천계획(안), 2004.
- 해양수산부, 어촌·어항법 관계부처 협의안 설명자료, 어촌어항과, 2004.
- 황기형·이승우, 주민참여에 의한 어촌관광개발 활성화 방안, 한국해양수산개발원, 2000.
- <http://www.fisharina.or.jp/>