

# 호남지역 해양레저산업 발전을 위한 친환경 해양레저 기반시설 구축방안

박성현\* · 정중식\*\*

\*, \*\* 목포해양대학교 해상운송시스템학부

## A Plan for Building up Echo-marine Leisure Infrastructure for the Industrial Growth to Marine Leisure at Ho-Nam Area

Sung-Hyeon Park\* · Jung-Sik Jeong\*\*

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

Republic of Korea

**요 약 :** 세계 각국은 관광과 문화 사업을 21세기 국가 전략 사업으로 육성하고 있다. 관광 선진국들의 사례를 비춰볼 때 국민소득이 2만~3만 달러 이상 증가하면 육상 관광과 레저에서 해양 관광과 레저로 추이가 이동함을 볼 수 있다. 또한 주 5일 근무제의 시행으로 근로시간 단축에 따라 가족 지향형 가치관의 형성으로 가족단위의 여가활동 및 여행수요 증대의 보편화가 나타나고 있다. 이러한 환경변화에 따라 해양레저를 즐기고자하는 수요는 증가하고 있으나, 기반시설 부족으로 활성화가 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 특히 우리나라 서남해안 해역은 수많은 다도해가 자연방파제 역할을 하고 있으므로 해양레저 산업을 활성화 시키는데 적합한 천혜의 자연조건을 보유하고 있으나 기반시설 부족으로 활성화가 이루어 지지 못하고 있는 실정이다. 본 연구에서는 우리나라 해양레저 기반시설의 현황과 문제점을 분석하고, 서남해안 해양레저 산업 활성화에 필요한 친환경 해양레저 기반 시설 구축 방안에 관하여 논한다.

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

**Abstract :** Many countries foster the tour and leisure industries as a national strategic industry of the 21st century. The tour and leisure industry is expected to be reorganized from the land-based industry to the ocean-based industry as the GNP in a nation is over USD 20,000~30,000 dollars. In Korea, since we adopt a five-day week, the total working hours for a week is shortened. As the result, leisure activities in family, such as experience tour, ecological tour, travel, and overnight tour, are expected to be increased. Leisure and sports tours, which link the tour and sports to rafting, hang gliding, and marine leisure, have been also increased over 21.6%. A number of small and big islands near Ho-Nam coastal areas play an important role as natural breakwater. Thus, the ports in Ho-Nam area is safely protected from physical effects by ocean waves and is maintained without constructing a breakwater. In this paper, we analyses the required conditions as the marine leisure base in the southwest sea area which has the natural advantages for marine leisure. We also discuss how to activate the yacht business on Ho-Nam coast area. And then we analyse the present situations and obstacles of a domestic marine leisure. We also suggest the plan to build up echo-marine leisure infrastructure for industrial growth of marine leisure in Ho-Nam area.

**Key Words :** Marine leisure industry, Marina, Floating marine structure, Marine conditions, Tour and leisure

### 1. 서 론

호남지역 특히 서남권 해역의 전통적인 수입원이 되어왔던 수산 산업의 쇠퇴로 낙후된 지역의 경제가 더욱더 어려워지고 있다. 지역 경제의 발전을 도모하기 위하여 대불산단 활성화 방안 수립 등 다각도로 노력하고 있으나 기반 시설의 부족과 지역 환경에 적합한 사업의 발굴과 유치에 많은 어려움을 겪고

있다. 그러나 다행스럽게도 세계 각국이 21세기 전략사업으로 추진 중에 있는 관광과 레저 산업 육성에 가장 적합한 천혜의 자연조건을 갖추고 있다. 국민소득 2만불 시대가 도래하면 육상 관광에서 해양관광과 레저로 추이가 이동될 것으로 예상되며, 전남 서남권은 이러한 해양관광과 레저 육성에 필요한 최적의 자연조건을 갖추고 있다.

서남권 해역은 동남해안의 타 지역에 비하여 수많은 다도해를 보유하고 있어서 다양한 항로 설계가 가능하며, 1m 건설에 수익원이 소요되는 방파제 없이도 해양레저 기반 시설의 설치 수 있는 천혜의 자연조건을 갖추고 있다. 시아호, 정등해, 장죽

\* 대표저자 : 종신회원, shpark@mmu.ac.kr, 061-240-7127

\*\* 종신회원 jsjeong@mmu.ac.kr, 061-240-7238

수도 등 해양레저를 즐기기에 적합한 정온수역을 보유하고 있으며 주변 관광지와와의 연계가 용이하여 동북아 해양관광 허브 도시 건설 가능성이 매우 높다. 호남 지역의 경제 발전을 위해서는 이러한 천혜의 자연조건을 이용한 산업의 육성이 시급한 실정이며 낙후된 서남권의 경제발전에는 이러한 천혜의 자연조건을 이용한 해양레저와 요트산업의 육성이 가장 적합한 산업으로 판단된다. 특히, 전남 서남권은 해양레저와 요트 산업 육성에 필요한 천혜의 자연조건을 비롯하여 대불산단의 조선단지, 삼진산단의 조선단지 등 산업 환경도 모두 갖추어져 있어서 적은 투자로 고부가가치 산업을 육성 시킬 수 있는 잠재적인 경쟁력을 보유하고 있다. 특히 대불산단의 조선 단지에는 요트 산업에 필요한 요트 설계기술을 비롯하여 요트 생산, 국내의 시장 판매전략 등을 갖춘 업체들이 입주하여 요트 산업 활성화 시대에 대비하고 있다.

낙후된 지역경제를 살리기 위해서는 지역특성화에 가장 적합한 사업을 발굴하여 중점적으로 육성할 필요가 있다. 최근 주 5일 근무제의 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(허, 2002). 따라서 주 5일 근무제 실시 이후의 여행기간을 볼 때 당일관광 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 시간소비에 따른 관광객의 욕구를 충족시켜줄 수 있는 관광 체험 프로그램 및 자기 개발형의 관광 프로그램 개발이 필요하다.

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. 본 논문에서는 해양관광레저산업을 통하여 지역경제발전을 이룩하는 데 필요한 해양레저관광 기반시설 구축방안을 제시하는데 목적이 있다.

## 2. 호남권 환경 분석

### 2.1 호남권 환경의 변화

국가안전보장회의(NSC)와 대통령자문기구인 동북아시아대위 원회의“평화와 번영의 동북아시아 구상-비전과 전략”에서 서울은 베이징~서울~동경라인을 연결하는 동북아시아 경제도시와 금융허브로 육성, 인천, 광양, 부산, 진해는 물류허브, 목포는 관광허브, 제주도는 평화거점, 개성은 남북협력거점으로 지정하

여 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 해남 영암지역에 서남해안 관광레저기업도시 건설, 해남화원관광단지 개발, 신안다도해 다이아몬드 개발 등 많은 개발 계획들이 진행되고 있다. 그러나 이러한 지역의 중요한 현안 사업의 성공을 위해서는 기반시설의 확충이 시급한 실정이다.

Fig. 1은 전남지역의 해양레저 마린 시설 구축 계획을 나타내고 있다. 그림과 같이 전라남도, 여수시, 목포시, 신안군, 함평군, 완도군, 해남군, 여수시 등 호남권의 대부분 지자체들이 해양레저 관광 사업을 전략 사업으로 선정하여 개발을 추진하고 있다(박, 2005).

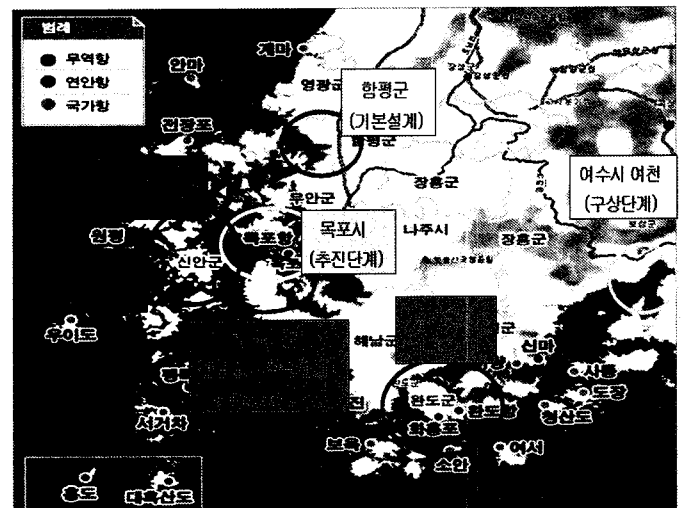


Fig. 1. A plan for building up marine leisure infrastructure in Jeonnam Province.

### 2.2 서남권 해역 자연조건 분석 결과

수많은 다도해가 자연방파제 역할을 하는 크고 작은 도서 지역의 긴 협수로로 30마일 가량 연결되어 있고, 외해에서 유입되는 파랑의 영향은 전혀 없으므로 정온 수역을 유지하고 있다. 해양레저를 즐기기에 천혜의 자연 조건을 갖추고 있다.

서남해역에는 길이 1m당 수역원이 소요되는 방파제를 축조하지 않아도 부유체식 계류장만으로 요트를 안전하게 계류할 수 있으므로 파랑이 직접 도달하는 지역에 비하여 적은 비용으로 마린 시설이 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 시야해, 정동해, 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.

### 2.3 서남권 해역 사회조건 분석

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 분석해야 한다.

#### (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, 마리나 항 확충, 보급형 요트 개발 및 건조 지원, 관련 제도 개선, 요트 구입에 대한 특소세 인하 등의 내용으로 요트 산업의 활성화를 추진할 예정이다.

#### (2) 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 예상된다.

### 2.4 호남지역 어촌 어업현황

서남권 해역의 주 수입원이었던 수산업의 현황을 살펴보면 Table 1 및 Table 2와 같이 어업생산량을 날로 감소시키고 있으며, 어가 부채는 날로 늘어나고 있다. 현재와 같은 어촌어항을 수산업위주의 어항에서 해양레저관광, 수산업이 혼합된 어항

로 시급하게 바뀌어야 한다. 일본의 경우에도 날로 쇠퇴되고 있는 어촌어항을 수산업과 관광레저가 복합된 항으로 개조하여 피셔리나 (fisherina)개념의 어항을 운영하고 있다. 즉, 일본에서는 해양 및 어촌관광의 활성화에 따라 레저선박(leisure boat)과 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 마리나의 한 형태이다. 이러한 어업활동을 위한 어촌과 해양관광레저 활동을 위한 어촌 형성 역할을 하게 되는 해양레저 기반시설의 구축이 필요하다.

Table 1. Production in Fishery

어업생산량 감소 1994년도 3,476,605톤 → 2005년도에는 2,714,050톤으로 감소					
연도	일반해면어업	천해양식어업	원양어업	내수면어업	합계
1994	1,486,357	1,072,126	887,265	30,857	3,476,605
1995	1,425,213	996,451	897,324	29,228	3,348,216
1996	1,623,822	874,810	718,684	30,248	3,247,564
1997	1,367,406	1,015,134	829,403	31,796	3,243,739
1998	1,308,336	777,230	722,597	26,852	2,835,015
1999	1,336,062	765,252	791,409	17,846	2,910,569
2000	1,189,000	653,373	651,267	20,585	2,514,225
2001	1,252,099	655,827	739,057	18,141	2,665,124
2002	1,095,812	781,519	580,346	18,511	2,476,188
2003	1,096,526	826,245	544,591	19,680	2,487,042
2004	1,076,687	917,715	498,400	25,299	2,519,101
2005	1,097,041	1,041,074	552,096	23,839	2,714,050

자료 : 해양수산부, 「해양수산통계연보」

Table 2. Statistics on the debt of a fisherman

어가부채의 증가 1990년도 5,925천원 → 2004년도에는 6배 이상 증가					
연도	어가부채	차입금의 용도			
		어업용	가계용	결업용	기타용
1990	5 925	3 281	870	1 457	317
1991	6 520	3 256	958	1 984	322
1992	6 485	3 001	951	2 210	323
1993	7 662	3 045	1 129	3 048	441
1994	9 293	4 842	1 382	2 712	357
1995	11 033	5 924	1 724	3 004	381
1996	12 342	5 826	1 845	4 022	649
1997	11 906	5 512	1 762	4 000	631
1998	11 319	4 733	1 794	4 324	469
1999	19 645	8 056	3 297	4 344	3 948
2000	22 293	9 031	3 862	4 610	4 790
2001	22 848	9 617	4 233	4 592	4 406
2002	23 673	9 893	4 438	4 472	4 870
2003	29 836	16 696	7 515	4 033	1 592
2004	32 544	17 665	8 592	4 516	1 772

자료 : 통계청, 「어가경제통계」

## 3. 해양관광, 다도해 어촌관광의 현황

### 3.1 국내관광과 해양관광 현황

현재 내국인의 국내관광 총량은 연간 3억여명 수준으로 이

제 여행은 국민들의 가장 대표적인 여가활동 중 하나로 자리매김하고 있으며, 주5일 근무제가 도입으로 숙박관광과 체험형의 관광이 날로 늘어 나고 있다. 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. 그러므로 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 전문인력의 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 규모보다는 질적인 형태의 관광에 관심을 가지는 소규모 형 관광이 주를 이루고 있다. 관광수지에 있어서 후자 결과는 국가의 국제수지 개선에 대한 기여도가 매우 높기 때문에 세계의 각국들은 외래 관광객 유치에 위해 다각도의 노력을 집중하고 있다.

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 2,393km<sup>2</sup>이다. 그리고 어항과 포구는 2,240여개가 있고 360여개의 해수욕장이 있다(해양수산부, 2003; 2004). 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(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.

해양관광활동 참여현황 분석해보면 Table 3과 같다(해양수산부, 2006). 서해안의 경우에는 배령도, 흥도 등 도서 주변 경관을 탐방하는 여객선을 이용한 해양관광과 갯벌 등이 많이 분포하고 있어서 해양생태 자원을 활용한 관광 활동이 중심이 되고 있다. 반면 동해안의 경우에는 해수욕장이 발달하여 휴양형과 일출 등을 중심으로 하는 해양관광이 수세한 상황이다. 그러므로 향후 서남해안 해양관광은 수많은 다도해와 해양생태계를 연계한 해양레저관광 산업이 적합할 것으로 사료된다.

Table 3. Category of marine leisure activities

스포츠형	레저잠수	C카드 소지자 30만명	호수, 내항
	윈드서핑	3만명	
해양휴양형	세일링, 보우팅 기타	요트(선수) 1500여명	계류장 부족
	해수욕	연 참여인원 6,500만명	350여개 해수욕장
유람형	갯벌체험	해양레포츠 참가자 27%가 참여	어촌관광 연계
	바다낚시	동호인 약 500만명	전 연안
	국제유람선	시작단계	
유람형	국내연안선	중소형 규모의 연안여객 운항	도서지역 연계
	해저관광선	제주, 강원도 등 운항	

자료 : 한국해양수산개발원 “해운통계요람”

### 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.

2006년 해양수산부의 해양관광 기반시설 조성 연구용역에서 실시한 설문조사 결과를 보면 어촌 해양관광 참여형태는 해수욕 활동이 51%, 칠새/갯벌 체험이 14%, 관광유람선 11%, 바다낚시8%, 모터보트 3% 순으로 나타나고 있다. (해양수산부, 2006) 그리고 해변지역에서 경험해본 활동으로는 수산물 맛보기 60%, 해변축제참여가 11%, 해산물 쇼핑이 11% 등으로 조사된 것으로 나타난다. 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/해변 휴식(31.1%)이 크게 증가하였다. 즉 여행패턴의 변화에 따라 단순한 활동형태에서 벗어나 휴식형태의 관광활동에 대한 선호도가 증가하는 것으로 생각된다. 그러므로 수많은 다도해를 가진 호남권 해역에서는 다도해를 휴식과 체험형, 해양레저형, 도시문화 탐방형 등 다양한 테마를 가진 섬으로 개발하여 관광객들을 유치하는 전략이 필요할 것으로 판단된다. 즉 낙후된 지역의 경제 활성화를 위해서는 고전적인 수산업뿐만 아니라 어촌체험 활동, 바다낚시, 수산물시식/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. 해양레저 기반시설 구축 방안

위와 같이 호남지역 현황을 분석해본 결과 수산업은 나로 쇠퇴하고 있어서 지역경제는 여전히 낙후되고 있는 실정이다,

그러나 해양레저관광산업을 활성화 시킬 수 있는 수많은 다도해와 함께 천혜의 자연조건을 가지고 있으므로 해양레저관광 산업과 같이 지역 특성에 적합한 지역특성화 산업의 육성이 필요하다. 그러나 해양레저관광 산업을 활성화 시킬 수 있는 기반이 거의 조성되어 있지 못한 실정이다. 주5일 근무제 시행으로 계속하여 증가추세에 있는 체험형, 숙박형의 관광객을 유치하기 위해서는 해양레저관광 산업의 기반조성이 가장 시급한 과제이다. 그러나 자연 그대로 보존되어 있는 서남해안의 다도해의 경우 경제발전만을 우선 앞세워 개발되는 무분별한 개발은 막아야 한다. 다도해와 해양레저관광이 연계되는 친환경 기반조성이 필요하다, 서남권 해역에 적합한 해양레저관광 산업 활성화를 위한 기반 조성 방안들을 본 연구에서는 다음과 같이 제시한다.

#### 4.1 친환경 부유체식 마리나 시설 구축 방안(방안 1)

기존의 해양개발 방식과 같이 서남해안의 공유수면과 연안들을 매립하는 형태로 개발할 경우 해양생태계의 파괴가 심각해질 것이다. 그러므로 서남해안의 경우에는 수많은 다도해로 둘러싸인 정은 수역을 보유하고 있으므로 해양생태계를 파괴하지 않는 친환경적인 부유체식 마리나 시설의 구축이 필요하다.

환경친화형의 부유체식 구조물은 다음과 같은 장점들을 가지고 있다. 수심이 어느 정도 깊어도 설치 가능하고, 공사기간이 짧고, 공사비가 상대적으로 저렴하고, 해양 생태계에 미치는 영향이 적다. 또한 지진의 영향을 적게 받고, 다양한 용도로 내부 공간을 활용할 수 있고, 기존 시설의 확장, 축소 등 변경이 용이하며, 우리나라와 같이 중공업이 발달된 나라에서는 제작과 설치를 쉽게 할 수 있다. 즉 Fig. 2와 같이 친환경 부유체식 마리나 시설이 서남해안에 적합할 것으로 사료된다.

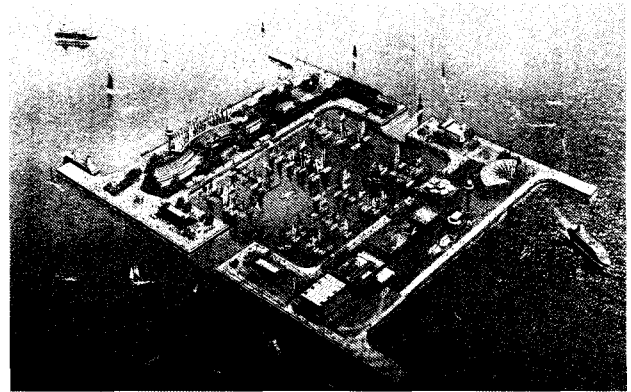


Fig. 2. Echo-marine floating marina facilities.

#### 4.2 다도해 어촌어항을 해양레저관광 기능을 가진 어항으로 개조(방안 2)

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.

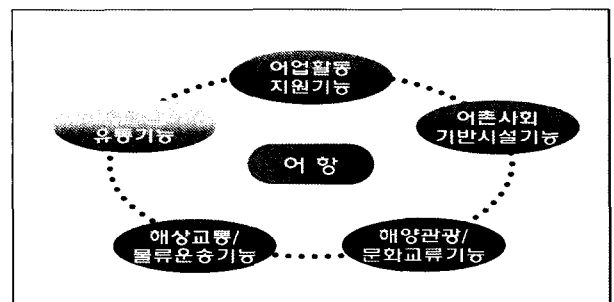


Fig. 3. Functions of fishing port.

어업활동 지원기능은 어선의 안전 정박으로 어업인의 생명과 재산 보호, 어획물의 양륙장, 출어 준비 장소(어구의 준비, 급유, 급수, 어선의 수리 등)를 포함한다. 수산물 유통기능은 수산물의 하역 및 시장 거래, 소비지 등으로 출하하는 수송 터미

널, 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 형태도 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 할 수 있는 친환경의 부유체식 다목적용 마리나 시설을 구축해야 한다. 수산업 위주의 어항 기능을 어업과 해양관광레저 기능으로 전환하고 기존의 어항을 개조하여 다목적 마리나 구축하여 해외의 피셔리나와 같은 개념의 어항 구축이 필요하다. 어항 시설을 활용하여 먹을거리, 볼거리 제공하고 어업인 스스로 어업활동과 해양레저관광 사업에 참가하도록 유도함으로써 어촌의 경제 활성화를 도모할 수 있을 것으로 판단된다. 또한 해양레저 선박 운항 요원, 해양관광 안내요원, 해양레저 장비 생산 요원, 바다낚시 안내 요원 등 수많은 고용 창출이 가능하다.

#### 4.3 갯벌, 해양바이오 산업과 해양레저 산업의 연계 육성방안(방안 3)

서남해안의 보물인 갯벌을 이용한 해양레저관광 산업의 활성화가 필요하다. 특히 갯벌에서 나는 천일염을 개발하여 국내 판매 및 해외 수출을 추진하고 천일염 축제 (소금 조각상, 소금 문, 소금 장난감, 소금 기념품), 천일염 체험, 천일염의 상품화 전략 등이 필요하다. 어촌 문화 자원 개발 관광 자원으로 활용하고 어촌 체험 축제, 갯벌 올림픽 개최, 갯벌을 이용한 스포츠 개발, 갯벌을 이용한 갯벌 스키, 보드 등 개발, 갯벌 공원 조성 등이 필요하다.

#### 4.4 친환경 부유체식 수상 가옥 구축(방안 4)

도시민에게 바다 생활 체험 기회 부여할 수 있는 친환경의 부유체식 바지선위에 수상가옥 건설하여 수상 펜션, 민박집, 바다낚시터 등으로 활용할 필요가 있다(Fig. 4). 가족 단위 동호인 단위로 숙박과 바다 체험이 가능하도록 건설하게 되면 많은 관광객 유치 가능할 것으로 사료된다.

#### 4.5 크루즈 선박 유치(방안 5)

국내 크루즈 전용 항만 및 국제 크루즈 항만을 구축하고 크

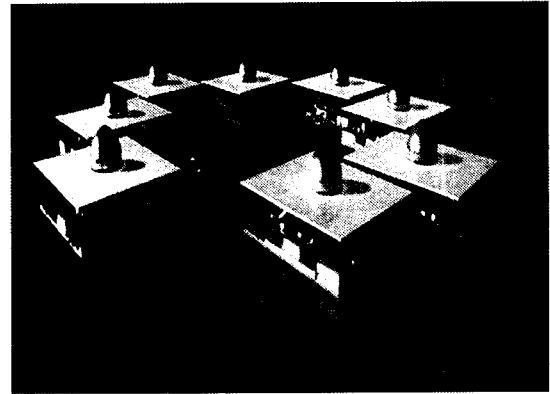


Fig. 4. Echo-marine floating house.

루즈선을 이용한 관광객과 다도해 해양레저 관광 연계 시설 구축이 필요하다. 국내의 크루즈 전용 허브항 개발과 함께 카지노 크루즈선 운영, 서해항로, 동남해 항로, 대중국항로, 대일본 동남아 항로 개발이 필요하다.

#### 4.6 기타 구축방안

- ① 기존 해양관광 콘텐츠 개선, 신규해양관광 콘텐츠 개발
- ② 테마형 다도해 개발 (2000여개의 섬들을 각종 테마를 가진 섬으로 개발) 웰빙섬, 중국역사의 섬, 일본역사의 섬, 리조트 섬, 갯벌섬, 등산섬 등으로 개발, 중국의 역사와 연계한 섬개발 (예: 당, 몽고항쟁 탐방섬, 상해 임시정부 등)
- ③ 해양레저관광을 위한 허브 마리나와 피더 마리나 개발, 기반 시설 구축 (허브 마리나 2-3개소, 피더 마리나 10여개소 개발)
- ④ 국제수준의 해양테마파크와 박물관 조성, 국제 수준의 해양축제 개발 (예: 캐나다 나나이모 축제, 중국청도축제, 캐나다 국제갑각류축제 등)
- ⑤ 해수욕장 설비 개선, 갯벌과 천일염을 이용한 해양생태관광 테마 개발 (예: 독일 슬레이비히 홀스타인 국립공원 바덴해 갯벌 체험, 호주강치 체험 축제, 호주 고래 체험 축제 등, 천일염 체험과 자원화 필요)
- ⑥ 다도해 도서 지역 탐방 항로 설계, 진천후 해상 교통망 확보 (테마별, 계절별 항로 설계, 안전하게 항해가 가능한 교통망 설계)

## 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 분석결과로부터 다음과 같은 결론을 얻게 되었다.

- (1) 다도해 개발과 해양레저관광을 연계한 전략 구축이 가장 시급하다.
- (2) 주 5일 근무제 실시로 스포츠, 레저 산업과 연계된 체험형의 관광과 숙박 체류형의 관광이 증가할 것으로 예상되므로 해양레저를 통한 체험형 관광 프로그램 개발이 필요하다.
- (3) 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.
- (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. 다목적용 마리나의 핵심 역할은 해양관광레저 활동을 통한 도시주민과 어업인간의 교류를 도모하고 미래 세대를 위해 매력 있는 어항·어촌으로 바꾸어 나가는 것이다. 어항시설의 관광자원화와 함께 배후지역을 대상으로 먹을거리 식당, 클럽하우스 등으로 정비하여 환경을 개선하고 어업인 스스로 어업활동과 해양레저관광 사업에 참가하도록 유도함으로써 어촌의 경제 활성화를 도모할 수 있다. 특히 우리나라 서남해안의 경우에는 환경 친화형의 다목적용 부유체식 마리나 시설의 구축이 적합할 것으로 판단된다.
- (5) 가족 단위 혹은 동호인 단위로 바다낚시를 체험할 수 있는 친환경 부유체식 수상가옥 구축이 필요하다. 서남해안의 해양관광레저 활성화를 위해서는 다도해 어촌어항을 해양레저관광 기능을 가진 어항으로 개조하는 방안, 갯벌, 해양바이오 산업과 해양레저 산업의 연계 육성방안, 수상 가옥 구축방안, 크루즈 선박 유치 테마형 다도해 개발 등이 필요하다고 판단된다.

## 후 기

이 논문은 해양수산부 호남 Sea Grant 사업단의 지원으로 수행된 연구과제입니다. 해양수산부 호남 Sea Grant 사업단의 지원에 감사드립니다.

## 참 고 문 헌

- [1] 박성현(2004), 요트산업 입지선정 및 타당성 조사 용역 pp. 120-150.
- [2] 박성현(2005), 국내 요트 산업의 현황과 문제점, 해양환경안전학회지 제11권 제1호 pp. 47-52.
- [3] 박성현(2006), 서남권 다도해 해역의 해양레저 기반 여건 분석, 한국항해항만학회지 제30권 제3호 pp. 253-259.
- [4] 박성현(2006), 국내 해양레저(요트) 산업의 현황과 문제점, 한국마린엔지니어링 학회 제30권 제3호 pp. 337-344.
- [5] 허갑중(2002), 한국문화관광정책연구원, 주5일 근무제 실시에 따른 국민 관광 육성방안, p. 42.
- [6] 해양수산부(2003), 주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 해양관광진흥 기본계획(안), p. 53.
- [7] 해양수산부(2004), 주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 '04년도 해양관광 진흥 세부 실천 계획(안), p. 95.
- [8] 해양수산부(2004), 어촌지역교류활성화 방안 연구, 9.68
- [9] 해양수산부(2005), 어항개발 추진 정책방향, p. 106.
- [10] 해양수산부(2006), 해양관광 기반시설 조성 연구 용역 pp. 9-30.
- [11] Boating Industry Association of Queensland AU(2003), July, p. 85.

원고접수일 : 2007 년 11월 02일

원고채택일 : 2007 년 12월 18일