한국항해항만학회지 제32권 제8호, pp. 645~652, 2008 (ISSN-1598-5725)
Journal of Navigation and Port Research

해양레저스포츠에 대한 인식과 이용실태 분석을 통한 활성화 방안 연구

이진모* · 신용존** · 박진수†

*지식경제부, †,**한국해양대학교 교수

A Study for the Vitalizations of Marine Leisure Sports ; Analyses on the recognitions for the Marine Leisure Sports and their Current State-of-the-Art

Jin-Mo Lee · Yong-John, Shin** · Jin-Soo Park†*

** Ministry of Knowledge Economy, Gyunggi Do 463-754, Korea*
*†, ** National Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea*

요 약 : 주 5일 근무제가 확대되어 국민의 여가시간이 증가되고 소득수준이 향상됨에 따라 해양레저스포츠에 대한 국민들의 관심이 높아지고 있다. 지자체들도 해양레저스포츠 관련 전시회, 국제요트대회 등을 개최하고 대규모 투자를 추진하고 있다. 그러나 우리나라는 선진국의 수요패턴과 달리 수요가 크게 늘어나지 않고 있다. 본 연구에서는 해양레저스포츠에 대한 일반인들의 인식과 사용자들의 이용실태를 통계적으로 조사 및 분석하고 저해요인을 고찰하여 활성화를 위한 정책을 도출하였다. 결론적으로 본 연구를 통하여 해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 일반인들의 인식을 개선하면서 법과 제도를 정비하고 인프라를 구축하며 기술개발 등을 체계적으로 추진하는 정책과제의 필요성을 확인할 수 있었다. 본 연구의 결과는 정부의 관련 정책과 사업자들의 사업계획 수립에 유용한 자료를 제공함으로써 투자의 리스크를 최소화하고 궁극적으로 해양레저스포츠의 활성화에 기여할 수 있을 것으로 평가된다.

핵심용어 : 해양레저스포츠, 인식도, 이용실태, 저해요인, 활성화 방안

Abstract : *The interest on the marine leisure sports is rapidly increasing with the advent of the five-day week and with increments of GNP. The self-governing bodies are trying to drag large investments into the marine leisures industry through international exhibitions and yacht rallies. Unfortunately, the demands in the domestic area don't increase differently from those demand patterns in the advanced countries. In this study, several suggestions for vitalizations on the marine leisure industry are made after surveying the recognition degree of the domestic people on the marine leisures and the current states of their spending on the marine leisures. As results, it has been shown that the policies based upon negative factors coming from negative understandings on the leisure activities should be largely revised. Further, it seems that the policies for the preparations of the laws and the regulations for the marine leisures as well as for the R&D policies should be taken systematically so that the infra structures are constructed while improving the negative understandings on the leisures. The fundamental databases investigated in this study will help the policy makers and the investors reduce the risks of the policy and the investments in the field of marine leisure sports.*

Key words : *Marine leisure sports, Recognition degree, Current states of their spending, Bottlenecks, Vitalizations of lease business*

1. 서 론

2004년부터 주 5일 근무제가 도입되고, 2008년 7월 1일부터 국민소득도 향상됨에 따라 여가와 휴식, 관광, 스포츠 등을 복합적으로 즐길 수 있는 해양레저스포츠에 대한 국민들의 관심이 점점 높아지고 있는 실정이다.

이와 같이 해양레저스포츠에 대한 관심이 증대하면서, 최근 정부와 지자체는 대규모 투자계획을 수립하는 등 해양레저스포츠를 활성화시키기 위한 정책을 수립하고 있다. 각 지방자치단체들은 경쟁적으로 보트쇼, 국제요트대회와 같은 해양관련 이벤트를 개최하고 있고, 총 6,100억원 규모의 투자계획(신, 2008)을 발표하는 등 해양레저스포츠의 붐 조성에 노력하고 있다.

그러나 해양레저스포츠의 활성화를 위한 정부와 지자체의 이러한 노력에도 불구하고 국민의 관심과 수요는 선진국과 상이한 패턴을 보이고 있다. 따라서 해양레저스포츠에 대한 일반인의 인식과 그 이용실태에 대한 분석을 통한 활성화 정책의 수립이 필요하다고 판단된다.

그동안 해양레저스포츠와 관련된 연구들을 살펴보면, 스포츠 관점에서는 다수의 연구가 이루어지고 있으나, 국민들의

* 대표저자 : 이진모(정회원), jmljml62@hanmail.net 018)304-8782
** 정회원, yjshin61@hhu.ac.kr 051)410-4382
† 교신저자 : 박진수(종신회원), jspark@hhu.ac.kr 051)410-4240

인식과 이용자들의 이용실태 및 저해요인 그리고 활성화 대책 등을 포함하는 산업적, 문화적 관점의 연구는 거의 이루어지지 않고 있는 실정이다.

본 연구에서는 해양레저스포츠에 대한 일반인들의 인식과 이용의도를 설문조사하고, 해양레저스포츠 사용자들의 이용실태를 분석하여, 저해요인을 고찰하고 활성화를 위한 정책을 도출하고자 한다.

2. 해양레저스포츠에 대한 조사분석 개요

2.1 해양레저스포츠의 개념

레저란 '여가시간에 무엇인가 자유스러운 활동이나 기회를 갖는 것을 말한다. 즉, 일에서 해방되어 자유스러운 시간을 가지며 여기에 어떠한 목적, 가치 및 수단적 의미를 부여할 때 이를 레저라고 한다'(엄, 2007). 그리고 스포츠란 공식적으로 기록된 역사를 가지고 있는 역할과 위치를 분명하게 명시하는 규칙에 준하여 경쟁을 위한 육체적 노력을 실행하는 활동으로서, 상대방에 대한 승리를 통해 유형, 무형적 가치를 지닌 목표를 달성하고자 하는 사람에 의해 수행되는 활동이라고 하였다(Edwards, 1973).

최근에는 레저와 스포츠의 합성어로서 레저스포츠란 새로운 용어가 등장하여 일반적으로 많이 사용되어 지고 있다. 레저와 스포츠의 개념이 합쳐진 의미로써 레저시간을 활용하여 스포츠를 즐기는 행위를 말한다(이, 2003). 특히 해양레저스포츠는 바다, 강, 호수 등 물에서 레저시간을 활용하여 스포츠를 즐기는 형태로 이루어지는 해양스포츠 활동을 가리킨다.

2.2 해양레저스포츠에 대한 선행연구

해양레저스포츠에 관한 정책연구는 스포츠 관점에서 주로 문헌연구를 통한 해양스포츠 진흥을 위한 제도화 연구(지, 1999), 정책과 활성화 방안(서, 2004; 조, 2004), 발전전략(박, 2004) 등의 정책대안을 제시하였으며, 델파이기법을 활용하여 발전과제(김, 2000; 차, 2006)를 도출하고 제시하였다. 인식에 관한 연구에서는 해양레저스포츠 체험공간의 속성이 참여자들의 만족(이, 2007), 인지수준과 스포츠사회화의 관계(임, 2006) 등에 관한 연구가 이루어지고 있다.

최근에는 마케팅 관점에서 특정지역을 방문하거나 특정계층의 일반인들을 대상으로 한 해양레저스포츠의 선택속성(백, 2006)과 참여촉진(황, 2006)을 위한 시장세분화에 관한 연구가 이루어졌다. 중학생들과 대학생들에 대한 의식에 관한 연구(한, 2006)도 이루어지고 있다.

선진국에서는 주로 요트 등 개발에 관한 연구가 많이 이루어지고 있으며, 유럽지역에서 요트생산의 특성에 대해 연구(Blundel, 2005), 레크레이션 정책에 따른 소비 변화량(Thomas, 2002)에 대한 연구가 이루어지고 있다.

최근 정부와 지자체는 마리나 시설에 대하여 대규모 투자를 계획하고 있어 실효성 있는 정부의 정책수립과 사업자의 사업계획 수립을 위해서는 일반인들의 해양레저스포츠에 대한 인식과 아울러 이용자들의 이용실태를 파악하고 이용시의 애로요인과 활성화 방안에 관한 연구가 필요하다.

2.3 설문조사의 내용 및 방법

본 연구에서는 해양레저스포츠의 저변이 확대되지 못하는 이유를 먼저 조사해 보고, 향후 해양레저스포츠가 활성화 시점과 수요 증대시 이용형태를 전망하고, 향후의 이용의도 및 이용형태와 아울러 우리나라 해양레저스포츠의 활성화 방안을 제시하고자 설문조사를 실시하였다.

우선 일반인들에 대한 인식도 설문조사는 2008년 6월 11~15일 경기도 화성에서 개최된 '2008 경기국제보트쇼 & 코리아매치컵 세계요트대회'의 관람자와 각 광역시별 직장인들을 대상으로 임의표본추출법으로 선정된 설문자를 대상으로 실시하였다. 2008년 6월부터 7월까지 직접방문, E-mail, 우편 등의 방법으로 총 2,000부의 설문지를 배포하여 1,200부를 회수(회수율 60%)하였으며, 한 문항에 복수 응답하였거나, 불성실하다고 판단되는 376부를 제외한 824부를 분석하였다.

다음으로 해양레저스포츠 이용자들에 대한 이용실태 및 저해요인 등의 조사는 (사)대한요트협회 및 (사)한국외항요트협회 회원을 대상으로 2008년 7월부터 8월까지 총 1,000부의 설문지를 배포하여 348부를 회수(회수율 34.8%)하였으며, 한 문항에 복수 응답하였거나, 불성실하다고 판단되는 12부를 제외한 336부를 최종 분석하였다. 회수된 자료는 SPSS WIN 12.0 프로그램을 이용하여 빈도분석과 순위검증을 통하여 통계자료를 도출하였다.

3. 일반인의 해양레저스포츠에 대한 인식

3.1 해양레저스포츠를 즐기지 않는 이유

현재 일반인들이 해양레저스포츠를 즐기지 않는 이유에 대한 응답 결과는 Table 1에서와 보는 바와 같이 시간 여유부족, 정보부족, 경제적 부담, 해양레저스포츠에 대한 인식부족, 장비 및 면허 미구비, 장소의 부적정, 규제로 인한 불편 순으로 나타났다.

Table 1 Reasons of not-use

구 분	평균순위	순위
시간 여유 부족	2.68	1
정보부족	3.46	2
경제적 부담	3.75	3
인식부족	3.88	4
장비 및 면허 미구비	4.09	5
장소 부적정	4.17	6
규제로 인한 불편	5.97	7

순위 검증 : Kandal의 W(일치도 계수) =.215, 카이제곱 = 1039.886, p = .000

이는 일반인들이 해양레저스포츠를 즐기기 위해서는 많은 시간과 비용이 소요되며, 고가의 장비와 특수한 기술 및 복잡한 절차가 요구되고, 용이하게 이용하는 방법을 잘 모르고 있다는 것을 의미한다.

해양레저스포츠를 즐기기 위해서는 최소 하루 정도의 시간이 소요되어, 주 5일 근무제가 시행되고 있다고 하더라도 레저 및 스포츠에 하루를 투입할 수 있는 사람들은 매우 한정적이며, OECD 회원국 중 우리나라의 연평균근로시간[1]이 상대적으로 많기 때문에, 해양레저스포츠를 즐기기에는 여가시간이 부족한 것으로 인식하고 있다. 또한 일반인들은 해양레저스포츠에 대한 이해도가 낮으며, 고가의 장비를 구입하고 1회 이용에도 많은 비용이 소요되므로, 한정된 고소득층만 이용할 수 있는 고비용 레저스포츠로 인식하고 있는 것으로 나타났다.

해양레저스포츠를 활성화시키기 위해서는 일반인들의 이와 같은 인식을 변화시켜, 해양레저스포츠를 정확하게 인식할 수 있도록 하여야 할 것이다. 해양레저스포츠에 관한 정보제공을 위한 포털서비스 시스템을 구축하고, 해양레저스포츠에 관한 홍보를 강화하여 일반인들이 용이하게 접근할 수 있도록 하여야 할 것이다. 현재 해양레저스포츠는 레저보트 및 장비를 개인이 소유하여 이용하는 일부의 이용자 그룹 외에도, 동호회를 중심으로 저렴하게 여가를 즐기는 인구들이 늘어나고 있는 추세이다.

3.2 해양레저스포츠의 향후 이용시기

현재는 해양레저스포츠를 즐기고 있지 않지만, 앞으로 이용할 의도가 있는지, 있다면 언제쯤 해양레저스포츠 시작을 고려하고 있는지를 설문조사하였다. 조사한 결과, Table 2와 같이 일반인들이 해양레저스포츠의 이용시기는 1년 후 17.0%, 2년 후 21.5%, 3년 후 28.0%, 4년 후 8.1%, 5년 후 이상 24.8%로 나타났다. 해양레저스포츠를 4년 이내에 시작하겠다는 응답이 67%를 차지하여, 앞으로 4년 정도의 멀지않은 장래에 이용수요가 대폭 늘어날 것으로 전망된다.

Table 2 Intentions to enjoy the marine leisure sports

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
1년후	140	17.0	17.0
2년후	175	21.5	38.7
3년후	231	28.0	67.0
4년후	67	8.1	75.2
5년후 이상	202	24.8	100.0
합 계	824	100.0	

3.3 해양레저스포츠의 향후 이용형태

해양레저스포츠의 향후 이용형태를 알아보기 위하여 향후의 이용목적, 소요비용과 시간 및 장소 등에 관하여 설문조사한 결과를 Table 3~5에 나타내었다.

Table 3은 향후 이용목적에 대한 조사결과로, 해양레저스포츠와 경관여행을 함께 즐기기 위함이 47.6%로 가장 높으며, 낚시와 해양레저스포츠를 같이 즐기기 위한 목적이 18.8%, 해양레저스포츠와 해수욕을 함께 즐기고자 하는 목적이 17.5%, 순수한 해양레저스포츠만의 이용목적은 14.6%로 나타났다.

Table 3 Purposes of spending times for the marine leisure sports in the future

구 분	빈 도	퍼센트
해양레저스포츠 이용	120	14.6
낚시 + 해양레저스포츠	155	18.8
경관여행 + 해양레저스포츠	392	47.6
해수욕 + 해양레저스포츠	144	17.5
기타	13	1.6
합 계	824	100.0

따라서 향후의 해양스포츠 이용목적은 순수하게 해양레저스포츠만을 즐기는 것 이외에 경관여행과 낚시 및 해수욕 등을 병행하는 복합적인 여가활용 형태로 이용하고자 하는 것으로 나타났다.

그리고 해양레저스포츠의 이용시 동반자에 대한 선호도 순위를 설문조사한 결과, 가족, 친구, 직장동료, 동호회 순으로 조사되었다. 이에 입각하여 마리나와 부대시설 설치시 가족중심의 시설설치를 고려하고 해양레저스포츠의 마케팅시에도 이를 고려하는 것이 필요할 것이다.

향후 해양레저스포츠 이용시 지불할 비용에 관한 설문조사 결과는 Table 4에서 보는 바와 같이, 1회 지불하는 비용으로 5만원 미만이 32.0%, 5~10만원이 42.0%, 10~20만원이 18.9%, 20~30만원이 5.8%, 30만원 이상이 1.2%로 나타났으며, 연간 지불비용으로는 50만원 미만이 45.6%, 50~100만원이 35.2%, 100~300만원이 16.6%, 300만원 이상이 2.6%로 나타났다.

Table 4 Expecting expenses for the marine leisure sports

1회 지불비용			연간 지불비용		
구 분	빈도	퍼센트	구 분	빈도	퍼센트
5만원 이하	264	32.0	50만원 이하	376	45.6
5~10만원	346	42.0	50~100만원	290	35.2
10~20만원	156	18.9	100~300만원	137	16.6
20~30만원	48	5.8	300~500만원	18	2.2
30만원 이상	10	1.2	500만원 이상	3	0.4
합계	824	100.0	합계	824	100.0

1) OECD 26개 회원국 중 2,261시간으로 전체 1위 차지(2위 폴란드 1,953시간, 7위 일본 1,808시간) - OECD 2008년 경제전망보고서, 기획재정부 2008년 통계연보

일반인들이 앞으로 해양레저스포츠를 이용하게 될 경우 1회 지불하고자 하는 비용수준은 대부분 10만원 미만으로 지불여력이 크지 않으며, 연간 지불 비용도 약 80% 이상이 100만원 미만으로 저렴하게 이용하고자 한다. 이는 앞으로 해양레저스포츠가 대중화 되어 일반인 누구나가 자유로이 저렴하게 이용할 수 있는 대중 레저스포츠로 변화되어야 한다는 것을 의미한다.

다음으로 일반인들이 앞으로 해양레저스포츠를 즐길 경우 소요시간에 대하여 설문조사한 결과는 Table 5에서 보는 바와 같다. 1회 이용시간은 2시간 미만이 22.2%, 2~3시간이 34.2%, 4~5시간이 32.3%, 1일이 8.5%, 1박 이상이 2.9%로 나타났으며, 해양레저스포츠 이용을 위한 왕복 이동시간은 1시간 미만이 12.3%, 1~2시간이 42.6%, 2~4시간이 32.4%, 5~6시간이 10.7%, 6시간 이상이 2.1%로 나타났다.

Table 5 Spending time for marine leisure sports

1회 이용시간			1회 왕복 이동시간		
구 분	빈도	퍼센트	구 분	빈도	퍼센트
2시간 미만	183	22.2	1시간 이하	101	12.3
2~3시간	282	34.2	1~2시간	351	42.6
4~5시간	265	32.2	2~4시간	267	32.4
1일	70	8.5	5~6시간	88	10.7
1박 이상	23	2.9	6시간 이상	17	2.1
합계	824	100.0	합계	824	100.0

일반인들은 타 레저나 스포츠의 이용과 같이 해양레저스포츠의 1회 이용시간으로 전체의 88% 이상이 5시간 이내를 선호하고 있으며, 해양레저스포츠를 위한 왕복이동시간도 87% 이상이 최대 4시간 이하를 선호하고 있어 하루 동안에 해양레저스포츠를 즐기는 것을 가장 선호하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 마리나 등 이용시설은 잠재 수요가 많은 거점지역을 중심으로 하루 동안에 이용 가능한 자연경관이 수려한 지역에 우선 설치하는 것이 필요한 것으로 보인다.

Table 6 Major factors for the choices of the marine leisure sports locations

	평균 순위	순위
이동시간	2.61	1
자연경관	2.66	2
비용부담	2.84	3
복합여행	3.12	4
기 후	3.84	5
기 타	5.92	6

순위검증 : Kandal의 W(일치도 계수) =.458, 카이제곱 = 2851.610, p = .000

일반인들이 앞으로 해양레저스포츠를 이용할 경우 이용장소를 선정할 경우의 고려요인에 있어서는 이동시간, 자연경관, 비용부담, 복합여행, 기후의 순으로 선호하는 것으로 조사되었다. 해양레저스포츠 이용장소 선정시 이동시간을 제일 우선하여 고려하고 다음으로 자연경관, 비용부담 순으로 고려하고 있으므로, 이에 입각하여 마리나시설 설치시에는 이동시간, 자연경관과 비용부담을 복합적으로 고려하여 입지를 선정하는 것이 필요할 것으로 생각된다.

4. 해양레저스포츠 이용자 실태분석

4.1 해양레저스포츠의 이용목적

Table 7에서 보는 바와 같이, 해양레저스포츠의 이용목적에 대한 분석결과를 보면, 해양레저스포츠만 이용하는 경우가 26.5%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 해양레저스포츠와 경관여행을 함께하는 것이 23.5%, 낚시와 해양레저스포츠를 같이 하는 경우 16.1%, 해양레저스포츠와 비즈니스를 하는 경우 17.6%, 해양레저스포츠와 해수욕을 같이 즐기는 경우가 11.9%로 나타났다.

Table 7 Present purposes of spending time into the marine leisure sports

구 분	빈 도	퍼센트
해양레저스포츠 이용	89	26.5
낚시 + 해양레저스포츠	54	16.1
경관여행 + 해양레저스포츠	79	23.5
해수욕 + 해양레저스포츠	40	11.9
비즈니스 + 해양레저스포츠	59	17.6
기타	15	4.5
합 계	336	100.0

일반인들을 대상으로 한 인식조사에서 향후 해양레저스포츠를 경관여행과 낚시 및 해수욕 등을 병행하는 복합적인 여가활용 형태로 이용하고자 하는데 응답이 대다수인데 반해, 현재의 이용자들은 해양레저스포츠 그 자체만을 즐기고자 하는 그룹이 26.5% 이상으로 가장 빈도가 높게 나타나, 일반인들의 해양레저스포츠 이용목적과는 다소 상반된 이용실태를 나타내고 있다. 이는 현재 해양레저스포츠 이용자들 중에서, 장비 구입비용과 이용시간을 줄이면서 동호회 등을 이용하여 해양레저스포츠 그 자체만을 저렴하고 손쉽게 즐기는 사람들이 다수 있다는 것을 의미한다.

따라서 해양레저스포츠를 활성화시키기 위해서는 해양레저스포츠 그 자체만을 시간과 비용을 줄이면서 용이하게 이용할 수 있도록 저변을 확대하여야 하며, 또한 일반인들이 해양레저스포츠를 여가활동, 관광, 휴식, 비즈니스 등과 병행하고자

하는 기대 및 욕구를 충족시켜 줄 수 있도록 활성화시켜 나가야 할 것이다.

그리고 해양레저스포츠의 이용시 동반자의 선호도를 설문조사한 결과, 친구, 동호회, 직장동료, 가족 순으로 응답하여, 주로 친구나 동호회 중심으로 저렴하고 간편하게 이용하고 있은 것으로 나타났다.

4.2 해양레저스포츠 이용비용

현재 해양레저스포츠 이용비용에 대하여 설문조사한 결과, Table 8에서 보는 바와 같이, 해양레저스포츠를 즐기는데 지출하는 연간 비용은 50만원 미만이 34.2%, 50~100만원이 20.1%, 100~300만원이 24.9%, 300~500만원이 11.1%, 500만원 이상이 9.6%로 나타나, 300만원 미만이 전체 79.3%를 차지하였다. 현재의 해양레저스포츠 이용자들의 34.2%가 연간 50만원 이하의 저렴한 비용으로 해양레저스포츠를 즐기고 있다.

Table 8 Annual expenses for the marine leisure sports

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
50만원 이하	114	34.2	34.2
50~100만원	67	20.1	54.4
100~300만원	83	24.9	79.3
300~500만원	37	11.1	90.4
500만원 이상	32	9.6	100.0
합계	333	100.0	

앞선 조사결과에서 일반인들은 앞으로 해양레저스포츠 이용시 연간 지불비용으로 약 80% 이상이 100만원 미만으로 저렴하게 이용하기를 원하였다만, 현재 사용자들은 동호회를 중심으로 저렴한 비용으로 해양레저스포츠를 이용하고 있음을 알 수 있다. 따라서 해양레저스포츠는 일반인들이 알고 있는 것보다 저렴한 비용으로도 이용할 수 있으므로, 앞으로 해양레저스포츠가 일반인들이 저렴한 비용으로 용이하게 즐길 수 있는 레저스포츠라는 것을 홍보한다면 해양레저스포츠 이용인구는 증가에 도움이 될 것이다.

4.3 해양레저스포츠 이용시간과 장소선정

현재 이용자들의 해양레저스포츠 이용시간에 대한 설문조사결과, Table 9와 같이 해양레저스포츠 1회 이용시간으로 2시간 미만이 15.2%, 2~3시간이 27.5%, 4~5시간이 34.3%, 1일이 14.3%, 1박 이상이 8.7%로 나타났으며, 해양레저스포츠를 즐기기 위한 이동시간은 왕복 1시간 이하가 20.9%, 1~2시간이 25.1%, 2~4시간이 30.1%, 5~6시간이 16.1%, 6시간 이상이 7.8%로 나타났다.

Table 9 Utilizing times for the marine leisure sports

1회 이용시간			1회 왕복 이동시간		
구 분	빈도	퍼센트	구 분	빈도	퍼센트
2시간 미만	51	15.2	1시간 이하	70	20.9
2~3시간	92	27.5	1~2시간	84	25.1
4~5시간	115	34.3	2~4시간	101	30.1
1일	48	14.3	5~6시간	54	16.1
1박 이상	29	8.7	6시간 이상	26	7.8
합계	336	100.0	합계	336	100.0

해양레저스포츠의 1회 이용시간은 대부분(77.0%) 5시간 이내이며, 해양레저스포츠를 위한 왕복 이동시간도 4시간 이하가 주류(76.1%)를 이루어, 현재 해양레저스포츠를 이용하는 사람들은 대다수가 이동시간을 포함하여 하루 정도의 시간을 투자하고 있다. 이는 일반인들이 향후 해양레저스포츠를 이용할 경우 투입할 시간에 대한 설문 응답과 동일한 결과로, 해양레저스포츠를 위한 마리나 시설 등은 이용자들의 주거지로부터 최대 4시간의 왕복 이동시간과 5시간 이하의 이용시간을 가질 수 있는 곳에 입지하여야 할 것이다.

그리고 해양레저스포츠 이용장소를 선정하는 기준에 대한 설문조사 결과, 이용자들은 해양레저스포츠 이용장소를 선정할 경우 ① 이동시간 ② 자연경관 ③ 비용부담 ④ 기후 ⑤ 복합여행 ⑥ 기반시설 순으로 고려하는 것으로 나타났다. 이는 일반인들의 향후 이용장소 선정기준과 유사한 결과를 나타내고 있으므로, 해양레저스포츠 마리나시설 등은 이동시간과 자연경관 및 비용부담을 모두 고려하여 입지를 결정하여야 할 것이다.

4.4 해양레저스포츠 장비이용 형태

현재 해양레저스포츠의 이용자들의 장비이용 형태는 Table 10에서 보는 바와 같이 자가소유 31.5%, 1회성 이용 22.5%, 동호회 15.9%, 기간렌탈 14.7%, 회원권 이용 10.2%로 나타났다.

Table 10 Patterns of using the apparatus of the marine leisure sports

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
회원권 이용	34	10.2	10.2
기간렌탈	49	14.7	24.9
1회성 이용	75	22.5	47.4
동호회	53	15.9	63.3
자가 소유	105	31.5	94.8
기타	17	5.2	100.0
합계	336	100.0	

해양레저스포츠 이용자 중에서 레저보트 등을 자기가 소유한 사람들의 비중이 가장 높지만, 자신이 고가의 장비를 소유

하지 않고 기간렌탈, 1회성 이용, 회원제 이용, 동호회 등의 다양한 방법으로 이용하는 그룹도 약 64% 정도로, 레저보트를 소유하지 않더라도 장비렌탈 등을 통해 자유로이 이용할 수 있음을 알 수 있다.

일반인들 대다수는 고가의 장비를 보유하여야 올바른 해양레저스포츠를 즐길 수 있다고 생각하고 있지만, 스키와 같이 해양레저스포츠도 자신의 개인소유 장비가 없이도 현재 많은 이용자들이 즐길 수 있으므로, 그 저변인구는 확대될 것이다.

5. 해양레저스포츠 활성화 방안

5.1 해양레저스포츠의 전망

해양레저스포츠에 대한 일반인들의 이용의도를 분석한 결과, 4년 이내에 많은 사람들이 이용할 의사가 있는 것으로 나타나 머지 않는 장래에 활성화 될 것으로 예상된다. 또한 본 연구에서는 실제 해양레저스포츠를 이용하는 사람들이 우리나라의 현실을 고려하여 장래전망에 대하여 설문조사하였다. 해양레저스포츠의 향후 전망에 대한 이용자 집단의 응답결과는 Table 11과 같이, 해양레저스포츠의 전망이 '매우 유망하다' 19.9%, '유망하다'가 41.4%, '보통이다'가 23.2%, '유망하지 않다'가 11.3%, '매우 유망하지 않다'가 4.2%로 나타났다. 해양레저스포츠를 현재 이용하고 있는 응답자들의 61.3% 이상이 해양레저스포츠가 앞으로 유망한 것으로 전망하고 있어, 일반인들의 향후 전망 등을 함께 고려할 경우 해양레저스포츠는 모든 국민들이 즐길 수 있는 미래의 레저스포츠로 육성 발전시킬 필요가 높은 것으로 판단된다.

Table 11 Prospects made by the present users

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
매우 유망하다	67	19.9	19.9
유망하다	139	41.4	61.3
보통이다	78	23.2	84.5
유망하지 않다	38	11.3	95.8
매우 유망하지 않다	14	4.2	100.0
합계	336	100.0	

5.2 해양레저스포츠 활성화 저해요인

해양레저스포츠의 이용인구는 타 레저스포츠에 비해 그 비중이 매우 적으며, 현재의 이용자들도 법적, 사회적, 경제적 요인들에 의해 이용상의 제약을 많이 받고 있는 실정이다.

이에 대해 본 연구는 현재 해양레저스포츠의 활성화를 저해하는 요인들에 대해 설문조사하였다. 해양레저스포츠를 적극적으로 이용하고 있는 사람과, 해양레저스포츠 협회 등 관련 조직의 전문가를 인터뷰하여 해양레저스포츠의 활성화를 저해하는 요인 25개를 설정하여, 이용자들을 대상으로 설문조사하였으며, 응답결과는 Table 12와 같다.

Table 12에서 보는 바와 같이, 25개 활성화 저해요인에 대한 응답은 리커트 7점 척도에서 모두 4.65이상으로 나타나, 이러한 저해요인들이 우리나라 해양레저스포츠의 활성화에 많은 걸림돌이 되고 있다는 것을 알 수 있다.

이러한 응답결과는 레저보트 구입시의 금융시스템과 지방세 중과세, 정박장소, 검사와 등록, 야간활동 등 운항규제, 면허제도, 어민과의 갈등과 감독관청의 부정적 인식 등 많은 부문에서 해양레저 활동에 대한 근본적인 이해가 부족하고, 부정적인 시각에 바탕을 두고 제도가 정립되어 있는 것으로 보여진다.

Table 12 Hindering factors for the vitalizations of the marine leisure sports

해양레저스포츠 활성화의 저해요인	평균	표준편차
해양레저스포츠를 호화문화로 인식하는 국민의식	4.90	1.62
겨울철, 태풍 등 기후조건으로 인한 짧은 활용기간	4.77	1.62
경관이 좋은 해양레저스포츠 적합 장소가 주거지로부터 멀리 떨어져 있어 이동에 장시간 소요	4.65	1.58
불합리한 해양레저스포츠 면허제도	4.72	1.75
초기 높은 레저보트 구입비 부담	5.41	1.48
레저보트 구입시 금융상품 제공미흡	5.13	1.55
레저보트의 등록 제도상 문제점(도면문제 등)	5.20	1.53
일반선박에 비해 등록세 등 지방세의 5배 중과	5.54	1.50
개인사업자가 임대사업을 할 수 없는 법제도 체계	5.40	1.49
레저보트의 엄격한 검사체계(최초, 중간, 정기검사 등)	4.71	1.66
레저보트 검사의 과도한 비용 및 시간 소요	4.90	1.53
선박법과 수상레저안전법의 이원화된 검사체계로 혼란	5.20	1.53
레저보트에 대한 보험상품 제공미흡	5.19	1.49
레저보트의 정박지 및 계류장 시설 부족	5.52	1.55
레저보트의 정박지 및 계류장 사용요금 과다	5.34	1.44
수자원보호법 등 각종 법률 규제로 마리나 설치 어려움	5.33	1.50
어촌항구와 공유수면 사용에서 어민들과의 마찰	5.29	1.49
정비시설·서비스 부족으로 과다 비용지출, 정비지연	5.32	1.38
레저보트의 장비 및 부품의 높은 해외 의존도로 조달 지연 및 수입관련 추가 비용 발생	5.32	1.51
레저보트 유지관리상의 어려움	5.10	1.51
정부의 해양레저스포츠 야간활동 제한, 요트 등의 운항기준 불합리 등 규제위주의 법령체계	5.26	1.49
상선과 어장위주의 항해구역 설정으로 운항상의 제약	5.19	1.40
레저보트의 입출항 신고와 운항한계 지역(출항지로부터 9Km 이내) 운항시의 신고 의무	4.94	1.55
해양경찰의 해양레저스포츠에 대한 부정적 인식과 단속위주 법집행(해양레저스포츠의 감시자로 인식, 활동 제약)	5.05	1.63
레저보트관련 낮은 기술력	4.95	1.61

현실적으로 해양레저스포츠에 관한 법적, 제도적, 사회·문화적 문제들이 활성화를 저해하고 있는 것으로 인식되고 있다. 이용자들이 인식하는 활성화 저해요인들을 고찰해 보고자 한다.

먼저, 금융·세제면에서 금융 인프라가 구축되지 않고, 레저보트에 대한 지방세가 5배 중과되어 구입시 초기 금융부담이 많

은 것으로 나타났다. 각종 규제로 인한 마리나 시설 설치의 어려움으로 마리나 등 정박시설이 부족하고, 정박지가 주거지로부터 원거리로 인한 레저보트 관리에도 어려움이 있다. 또한 레저보트의 등록 및 검사제도가 일반상선의 관련법규를 기본골격으로 하며 야간활동의 제한, 요트 등의 운항기준이 불합리하여 이용자들이 레저활동을 하는데 많은 어려움이 있으며, 선진국에 없는 면허제도로 인해 일반인들의 참여를 제약하고 있다.

그리고 해양레저스포츠를 호화문화로 인식하는 일반인들의 부정적인 견해, 어항 사용시 어민들과의 갈등과, 관련당국이 안전위주의 지도와 감독으로 인해 레저 활동이 위축되고 있다. 일반인들이 용이하게 해양레저스포츠를 이용하기 위해서는 민간사업자가 활성화되어야 하나, 레저보트 임대사업에 일반인들이 쉽게 참여하기에는 어려운 법적, 복잡한 제도로 그 참여가 매우 제한되고 있다. 장비관련 기술적인 면에 있어서도 레저보트관련 낮은 기술력으로 레저보트와 관련부품을 해외에 의존하게 되므로, 조달과 정비의 어려움과 유지보수 비용이 과다하게 드는 등의 문제가 있다.

5.3 해양레저스포츠 활성화 방안

해양레저스포츠에 대한 저해요인을 개선시키고 앞으로 활성화시키기 위한 방안에 대하여 적극적 이용자 그룹과 관련 전문가들을 대상으로 인터뷰하여 해양레저스포츠 활성화 방안으로 11개 요인을 설정하고, 해양레저스포츠의 현재 이용자들을 대상으로 이들 요인들이 필요 우선순위를 설문조사하였다. 설문응답의 결과로는 Table 12에서 보는 바와 같이, 해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 마리나 시설 확충과 이와 관련제도 개선, 레저보트에 중과되는 지방세 개선, 검사기준 개선 및 절차 간소화, 금융지원제도 개발, 면허제도 개선, 기술력 향상 등의 순으로 나타났다.

Table 13 Possible measures for the vitalizations of the marine leisure sports

해양레저스포츠 활성화 방안	응답 평균 순위	순위
레저보트 정박지, 계류시설 확충 및 관련제도 개선	4.50	1
레저보트의 등록세 등 세제 개선	5.43	2
레저보트의 검사기준 개선 및 검사절차 간소화	5.71	3
레저보트 및 장비 구입시 금융지원 제도 개발	5.74	4
해양레저스포츠(Sail Boat) 면허제를 자격제로 개선	5.88	5
레저보트관련 기술력 향상	6.00	6
레저보트의 정비 및 관리지원 시스템 구축	6.11	7
레저보트의 운항제한 조치 완화(항로 및 운항지역, 야간운항, 풍속기준 등)	6.14	8
해양레저스포츠 활성화를 위한 임대사업 등의 관련 법규 정비 및 개선	6.46	9
해양레저스포츠에 대한 사회적 인식 제고를 위한 교육 및 홍보 활동 강화	6.92	10
해양레저스포츠 관리 감독관청(문체부, 국토해양부, 해양경찰청 등)의 서비스 행정 개선	7.11	11

순위 검증 : Kandal의 W(일치도 계수) =.046, 카이제곱 = 137.537, p = .000

즉 해양레저스포츠를 활성화시키기 위해서는 레저활동에 대한 근본적인 이해 부족 및 부정적인 시각에 바탕을 둔 정책들을 전반적으로 개편하여야 한다는 것을 의미한다고 할 수 있다. 개편해야 할 정책과제로 법과 제도를 정비하고 인프라를 구축하며 인식을 개선하면서 기술개발 등의 정책을 체계적으로 추진해야 할 것으로 보인다.

6. 결 론

본 연구에서는 해양레저스포츠에 대한 일반인들의 인식 및 현재 이용자들의 이용실태를 설문조사하였다. 이를 통계적으로 분석한 결과를 제시하면서 해양레저스포츠를 활성화시키기 위한 정책과제를 제안해 보고자 한다.

1) 이용목적에 관한 설문에서는 일반인들과 현재 이용자들간에 이용목적 및 동반자의 유형에서 있어 다소 상반된 인식과 실태가 나타내고 있다. 향후 마리나시설 설치 등 정책수립과 사업계획 수립시 이러한 일반인들의 인식을 반영할 필요가 있다.
2) 이용비용에 관한 설문에서는 일반인들은 74.0%가 1회 10만원 이하, 80.8%가 연 100만원 이하 비용으로 해양레저스포츠를 하기를 선호하고 있고, 현재 이용자들도 동호회를 중심으로 연 100만원 이하에서도 88.6%가 즐기고 있다. 정부와 사업자는 이러한 해양레저스포츠 활동에 지출하고자 하는 비용실태를 반영하여 정책과 사업계획을 수립하여야 할 것으로 보인다.
3) 이용시간과 장소에 관한 설문에서는 일반인들과 이용자들은 당일(이동시간 및 이용시간 포함) 해양레저스포츠를 즐기는 것을 선호하는 것으로 나타났다. 앞으로 인구가 집중된 주거지로부터 최대 편도 2시간 이내에 있는 경관이 수려한 지역을 거점마리나 입지로 우선 고려할 필요가 있다.
4) 이용장비 형태에 관한 설문에서는 이용자들은 약 70% 정도가 장비를 소유하지 않고 동호회와 장비렌탈을 통해 자유로이 이용하고 있었다. 이러한 이용실태를 반영하여 동호회를 활성화하고 레저보트를 저렴하게 이용할 수 있도록 임대사업도 활성화하여야 할 것이다.

또한 해양레저스포츠에 대한 일반인들의 향후 이용의사와 이용자들의 전망에 의하면 해양레저스포츠는 가까운 장래에 활성화될 수 있는 발전가능성이 높은 레저스포츠로 판단된다. 현재 는 주로 순수한 해양레저스포츠 목적만으로 이용되고 있지만, 앞으로는 휴식, 관광, 레저, 비지니스 등이 복합된 여가활동으로서 발전할 것으로 전망된다.

우리나라 해양레저스포츠를 활성화하기 위해서는 활성화 저해요인을 개선시키기 위한 노력이 필요할 것이다. 해양레저스포츠에 대한 일반인들의 인식과 이용자들의 요구사항을 고려할 때, 해양레저스포츠를 활성화하기 위하여 개선해야 할 정책과제를 제안해 보고자 한다.

1) 선진국에서 운영 중인 금융제도를 도입하여 렌탈, 팩토링 등 금융 인프라를 구축하고 지방세를 중과하는 제도의 폐

지가 필요하다. 해양레저스포츠 활성화를 위해 등록, 검사, 면허제도 및 운항법규 등 모든 관련법규를 영국 등 선진국 수준으로 개선하는 것이 필요하다. 또한 동호회를 활성화하고, 민간 사업자가 임대사업을 원활히 할 수 있도록 법체계를 개선하여 국민들이 저렴하고 쉽게 해양레저스포츠 활동에 참여하도록 하는 정책이 필요하다.

2) 마리나 시설관련 규제를 완화하여 광역경제권별로 거점 마리나 시설을 확충할 필요가 있다. 기존 어항을 활용하고 항만 기본계획을 변경하여 기존 항만에도 레저보트를 정박할 수 있는 방안을 강구하여야 한다.

3) 국민들에게 건전한 레저스포츠라는 인식이 확산되도록 체육교과 과정을 개편하고 포털서비스 등 정보제공을 위한 정보제공 시스템을 구축하여, 국민들이 자기 책임하에 자유롭게 레저활동을 할 수 있도록 감독관청의 인식전환이 필요하다.

4) 일반인들이 해양레저스포츠 참여를 고려하는 시기로 전체의 61.3%가 3년후 정도임을 고려하고 레저보트를 저렴하게 공급하기 위해 기술개발 투자를 강화해야 할 것이다.

끝으로 각 부처에 산재된 많은 규제와 관련정책을 효율적으로 추진하기 위해서는 관련부처 공동의 특별법 제정을 검토할 필요가 있다. 이와 더불어 일반인들과 감독관청, 언론 등에서도 레저스포츠는 기본적으로 이용자 자신의 책임 하에서 즐기는 활동이라는 근본적인 인식전환이 필요하다.

이 연구가 정부의 관련정책과 사업자들의 사업계획 수립에 반영될 수 있는 필요한 자료를 제공함으로써 투자의 리스크를 최소화하고 해양레저스포츠의 활성화에 기여할 수 있을 것으로 평가된다.

참 고 문 헌

[1] 김경렬(2000), “한국 사회체육 발전방향 연구(해양레저스포츠를 중심으로)”, 고려대학교 박사학위논문.

[2] 김경호(2002), “한국 해양레저스프츠산업의 마케팅 전략”, 계명대학교 박사학위논문.

[3] 김성귀(2007), “해양관광론, 현학사.

[4] 박승환(2004), “스포츠관광을 위한 해양레저스포츠 발전전략에 관한 연구”, 명지대학교 박사학위논문.

[5] 백승헌(2006), “해양스포츠관광 선택 속성에 따른 시장세분화 연구”, 조선대학교 박사학위논문.

[6] 서희진(2004), “해양스포츠정책과 활성화 방안”, 스포츠산업지 여름호.

[7] 성기만(2002), “국내 해양관광지 개발모형에 관한 연구”, 세종대학교 박사학위논문.

[8] 수상레저안전협회(2004), “수상레저 안전관리에 관한 연구”

[9] 신종계(2008), “해양레저산업의 현황과 미래”, 경기도.

[10] 엄서호, 서천범(2007), “레저산업론”, 학현사.

[11] 이상호(2007), “해양레저스포츠 체험공간의 속성이 참가자의 감정적 반응, 만족, 재참가 의도에 미치는 영향”, 부경대학교 박사학위논문.

[12] 이재형(2003), “레저스포츠 관광 참여자의 라이프 스타일 및 참여동기가 몰입도와 소비문화에 미치는 영향”, 부산대학교 박사학위 논문.

[13] 정종석(2003), “해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발방향에 관한연구”, 경성대학교 박사학위논문.

[14] 조호경(2004), “해양스포츠와 정책방향(외국 사례비교)”, 스포츠산업지 여름호

[15] 지삼업(1999), “한국해양스포츠 진흥을 위한 제도화에 관한 연구”, 동아대학교 박사학위논문.

[16] 차상기(2006), “델파이기법을 활용한 해양 레저스포츠 발전과제”, 목포대학교 박사학위논문.

[17] 채서일(2007), “연구조사방법론”, B&M books.

[18] 한광민(2006), “대학생들의 해양스포츠에 관한 의식조사 연구”, 전남대학교 석사학위논문.

[19] 황철상(2008), “해양레저스프츠 참여 촉진을 위한 시장세분화 전략”, 경희대학교 박사학위논문.

[20] 해수부(2005), “소형선박 등록제도 도입방안에 관한 연구”.

[21] Michael, T. and Nicholas, S.(2002), "Compensating Variation for Recreational Policy : A Random Utility Approach to Boating", Florida.

[22] Richard, B. and Michael, T.(2005), "Contrasting local responses to globalization : the case of volume yacht manufacturing" Europe.

원고접수일 : 2008년 9월 24일
심사완료일 : 2008년 10월 27일
원고채택일 : 2008년 10월 29일