

KMI 동향분석

VOL.63

2017 DECEMBER

발간년월 2017년 12월(통권 제62호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야

김근섭 항만정책연구실장
(gskim@kmi.re.kr/051-797-4662)

이기열 항만정책연구실 전문연구원
(kylee@kmi.re.kr/051-797-4670)

박주동 항만정책연구실 전문연구원
(jdpark@kmi.re.kr/051-797-4660)

조지성 항만정책연구실 전문연구원
(jisungjo@kmi.re.kr/051-797-4659)

김영훈 항만정책연구실 연구원
(kyh@kmi.re.kr/051-797-4668)

새정부는 지난 7월 발표한 「국정운영 5개년 계획」에서 “내 삶을 책임지는 국가”, “고르게 발전하는 지역” 등을 5대 국정목표에 포함하여, 작은 농어촌까지를 포함한 모든 지역이 골고루 잘 살 수 있도록 하고, 국민 모두가 포용적 복지의 혜택을 누리고 안심하며 살 수 있도록 하는 것을 국정운영의 핵심으로 하고 있다. 그러나 소규모 연안 및 도서 지역과 지역민들은 여전히 정책의 사각지대에 놓여 있어, 연간 1,500만명 이상이 이용하는 연안·도서지역의 교통수단과 접안시설, 안전시설 등 사회기반시설에 대한 개선이 제대로 이루어지지 못하고 있다.

도서지역의 48% 정도가 유일한 교통수단인 여객선의 운항횟수 부족, 접안시설의 낙후와 노후화 등 열악한 접근성으로 도서민의 1일 생활권조차 보장되지 못하고 있는 실정이다. 또한, 연안 및 도서 지역은 안전시설 미비에 따른 사고 및 인명피해가 늘어나고 있어 안전에 대한 지역민들의 우려가 증가하고 있다. 한국지방행정연구원의 연구에 따르면 이와 같은 도서지역의 정주여건 약화가 지속된다면 50년 후에는 63개 유인도서가 무인화 될 것으로 예상하고 있다.

이러한 상황은 그간 정부투자가 대형 SOC 사업 중심으로 이루어지고, 연안 및 도서지역 주민의 삶과 직결되는 작은 SOC 사업에 대해서는 상대적인 관심부족, 비체계적인 개발·관리 등으로 인해 제대로 된 정비와 개발이 이루어지지 못한 것이 가장 큰 원인인

것으로 판단된다. 장래 투자계획에서도 향후 5년간 연안항에 투입되는 사업비는 항만 전체 사업비의 5% 수준에 불과하고, 도서종합개발계획에서도 투자 우선순위가 낮은 소규모 항·포구에는 사업당 평균 예산이 8.6억원 수준으로 실질적이고 충분한 투자가 어려운 형편이다. 아울러 지자체 주도로 개발·관리되는 지방어항, 어촌정주어항 등 소규모 어항의 경우도 해당 지자체의 재정자립도가 낮아 투자 여력에 한계가 있는 상황이다.

이러한 상황을 해결하기 위해서는 다음과 같은 정책을 적극 추진해야 할 것으로 판단된다. 첫째, 소규모 연안 및 도서지역의 생활형 SOC 개선을 위해 해양수산부에 별도의 예산계정을 신설할 필요가 있다. 둘째, 현재 다원화되어 있는 개발·관리체계에 따른 중복 및 산발적 소규모 투자를 방지하기 위해 연안 및 도서지역의 생활형 SOC 사업에 대한 예산지원 업무를 해양수산부로 일원화하여 투자대비 효과가 제고될 수 있도록 해야 한다. 이는 국가 예산 투입에 따른 개선 효과를 제고할 뿐만 아니라 예산의 효율적인 운용도 가능하게 할 것이다. 셋째, 현재 비법정항만으로 분류되어 있는 159개 소규모 항·포구를 법정항만으로 포함하는 관련 법률 개정을 통해 기본계획 수립, 운영 및 관리계획 수립 등 체계적인 관리가 가능하도록 해야 한다. 넷째, 전국 도서지역에 대한 실효성 있는 관리를 위해 5년 단위의 정기적 조사와 정보화 체계를 구축하고, 중요한 국가 영토인 도서지역을 중심으로 해양주권 및 국가안보 강화에 기여하도록 해야 할 것이다.

이와 같은 생활형 작은 SOC 사업은 소규모 연안 및 도서지역의 경제발전과 일자리 창출에 크게 기여할 뿐만 아니라, 국가 최끝단까지의 균형발전, 모든 국민의 기본생활권 보장 및 삶의 질 향상, 안전한 생활환경 구축 및 국가안보 강화라는 새정부의 핵심 국정운영 기조에 가장 부합하는 정책일 것으로 판단된다.

신(新) 정부는 균형있는 지역발전 및 전국민 삶의 질 향상을 국정운영 목표로 수립

■ 문재인정부는 출범과 함께 5대 국정목표를 발표, 그 중 “내 삶을 책임지는 국가”, “고르게 발전하는 지역”을 국정운영의 주요 목표로 포함

- “내 삶을 책임지는 국가”는 3번째 국정목표로, 사회·경제적 불평등을 해소하고 국민의 안전과 생명을 지키는 안심사회 실현을 위해 복지·안전·환경 등 각 분야에서 국가의 책임성을 강화함으로써 국민의 삶의 질 제고를 도모하기 위함
- 또한 “고르게 발전하는 지역”은 4번째 국정목표로서, 전국을 고르게 발전하기 위해 지역이 가진 잠재력을 극대화하여 자립적 성장기반을 마련, 지역 간 경제·사회적 격차를 해소하기 위함
- 즉, 새정부는 작은 농어촌까지를 포함한 모든 지역이 고르게 발전하고 복지혜택이 국민 모두에게 돌아갈 수 있도록 하는 것을 핵심으로 국정목표를 설정

■ 그러나 정부의 국정운영 방침과는 달리 소규모 연안 및 도서지역은 여전히 정책의 사각지대에 방치되어 있는 실정

- 도서지역은 지역주민들이 삶을 영유하는 공간이자, 다수 국민들이 누리는 여가활동의 공간이며 더불어 국가안보 측면에서도 중요한 역할을 담당
- 연안지역 일부 소규모 항·포구의 경우에도 우리나라 근·현대사의 역사적·문화적인 가치를 지닌 소중한 자산으로서 보존되어야 할 가치가 분명히 존재
- 그럼에도 불구하고 대부분의 연안 및 도서지역은 접안시설의 미비 및 노후화, 부족한 여객선 운항 횟수 등 열악한 접근성으로 도서민 및 관광객의 불편이 많은 실정
- 특히 일부 소규모 연안지역의 경우에는 안전시설 미비 및 관리 소홀로 인하여 안전사고 및 인명피해가 늘어나고 있으며, 역사적 가치가 소실되는 등 사회·경제적 불평등에 노출되어 있음

도서지역의 접근성·편의성 미흡으로 인해 1일 생활권 미보장 등 지역민의 정주여건 악화

■ 2015년 기준, 전국 총 472개의 유인도서 중 연륙·연도교가 연결되어 있는 유인 도서는 109개에 불과

- 2015년 기준 국내 유·무인도서는 총 3,348개, 3,854km²로 전 국토 면적의 3.6%를 차지하고 있으며 유인도서는 472개로 총 863,177명이 거주
- 유인도서는 국내 도서의 14% 수준에 불과하나 면적은 98%를 점유하고 있으며, 유인도서의 77.2%가 전남과 경남지역에 집중(전남: 60.4%, 경남: 16.8%)
- 국내 유인도서 중 연륙·연도교가 연결되어 있는 유인도서(이하 “연륙도서”라고 함)는 109개로 약 23.1%를 차지하며, 총 785,395명의 도서민이 거주
- 지역별로는 전남에 가장 많은 수의 연륙도서가 위치하고 있으며, 다음으로 경남, 인천 순임

표 1. 전국 시도별 도서 현황(2015년 기준)

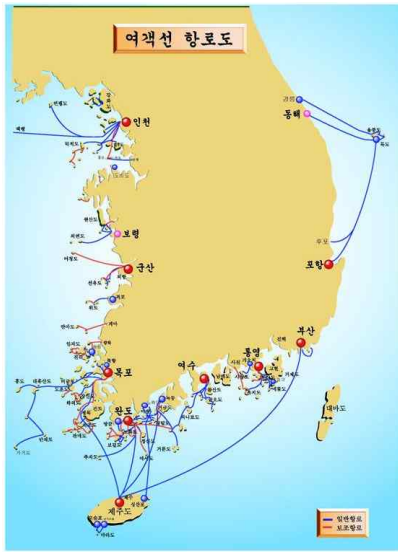
| 구분 | 합계 | | 유인도서 | | | | 무인도서 | |
|----|-------------------|----------------------|------|----------------------|------|----------------------|-------|----------------------|
| | 개소 | 면적(km ²) | 개소 | 면적(km ²) | 연륙도서 | | 개소 | 면적(km ²) |
| | | | | | 개소 | 면적(km ²) | | |
| 합계 | 3,348 (100.0%) | 3,854.0 (100.0%) | 472 | 3,777.5 | 109 | 2,929.4 | 2,876 | 76.5 |
| 부산 | 48 (1.4%) | 43.4 (1.1%) | 3 | 38.7 | 3 | 38.3 | 45 | 4.71 |
| 인천 | 150 (4.5%) | 709.2 (18.4%) | 39 | 700.9 | 12 | 514.7 | 111 | 8.29 |
| 울산 | 3 (0.1%) | 0.0 (0.0%) | - | - | - | - | 3 | 0.04 |
| 경기 | 46 (1.4%) | 4.6 (0.1%) | 5 | 3.9 | - | - | 41 | 0.73 |
| 강원 | 34 (1.0%) | 0.3 (0.0%) | - | - | - | - | 34 | 0.26 |
| 충남 | 269 (8.0%) | 164.5 (4.3%) | 33 | 156.0 | 5 | 121.8 | 236 | 8.49 |
| 전북 | 105 (3.1%) | 39.3 (1.0%) | 25 | 37.0 | 8 | 23.9 | 80 | 2.29 |
| 전남 | 2,022 (60.4%) | 1,870.8 (48.5%) | 278 | 1,830.3 | 59 | 1,371.2 | 1,744 | 40.45 |
| 경북 | 43 (1.3%) | 73.4 (1.9%) | 3 | 73.3 | - | - | 40 | 0.14 |
| 경남 | 562 (16.8%) | 930.8 (24.2%) | 78 | 921.6 | 20 | 854.0 | 484 | 9.23 |
| 제주 | 66 (2.0%) | 17.5 (0.5%) | 8 | 15.7 | 2 | 5.4 | 58 | 1.84 |

자료: 유인도서는 행정안전부 내부자료(2015.12.31.기준), 무인도서는 해양수산부(2015), ‘무인도서 종합관리계획(2010~2019)’

■ 비연륙도서는 도서지역민의 경제활동을 위한 필수적인 교통수단으로 연안여객선이 유일하나 운항횟수 부족 및 접안시설 미비로 인해 1일 생활권 미보장

- 육지와 섬을 잇는 유일한 교통수단인 연안여객선은 도서지역의 경제활동을 위한 필수적인 운송 수단으로서 도서지역으로의 원활한 접근성 확보는 도서민의 정주여건에 중요한 요소임
- 그러나 연안여객선의 운항횟수는 매우 제한적이며 접안시설 미비에 따른 정시운항이 어려워 도서민의 1일 생활권이 확보되지 못함¹⁾
 - 2012년 기준, 일반항로 운항 선박 총 141척 중 68척(48.2%)이 1일 왕복 1회 미만, 보조항로의 경우 총 26척 중 5척(19.2%)이 1일 왕복 1회 미만으로 운항
 - 적정 규모 이하의 접안시설 및 노후화된 운영 인프라로 일부 여객선의 기항 기피현상도 발생하고 있으며 전국 연안 여객선의 결항률이 약 7~9%로 항공 대비 약 6배 수준에 육박
- 또한 2015년 기준 국내 전체 112개 연안여객 항로 중 도서민의 교통권 보장을 위한 보조항로²⁾는 27개에 불과
- 2011년~2015년 기간 동안 국내 연안여객 항로는 총 14개 항로가 증가(98 → 112)하였으나 이 중 보조항로는 1개 항로 증가(26 → 27)에 불과

표 2. 전국 연안여객선 항로도

| 구분 | 2011년 | 2012년 | 2013년 | 2014년 | 2015년 | 항로도 |
|-----|------------|------------|------------|------------|------------|---|
| 항로 | 일반 | 72 | 72 | 73 | 69 |  |
| | 보조 | 26 | 26 | 26 | 26 | |
| | 계 | 98 | 98 | 99 | 95 | |
| 선박 | 일반 | 141 | 145 | 147 | 142 | |
| | 보조 | 26 | 27 | 26 | 26 | |
| | 계 | 167 | 172 | 173 | 168 | |
| 업체수 | 74 (67) | 72 (63) | 72 (63) | 69 (62) | 69 (60) | |

주: 업체수의 ()는 중복업체 제외한 업체수를 의미함

자료: 한국해운조합(2016), 연안여객선 업체 현황, 각 연도별

1) 해양수산부, 「여객항만 지정의 타당성 검토에 관한 연구」, 2014.7

2) 보조항로는 도서주민의 생활교통을 위하여 정부의 보조금으로 여객선이 취항하는 항로임

도서지역 여객 수송 실적은 지속 증가하고 있으나, 기반시설 미흡으로 인한 안전사고 발생 우려 상존

■ 국민의 여가문화 확산, 웰빙 및 힐링 욕구 증대 등 국내 관광활동의 다변화로 도서 지역을 방문하는 수요가 지속 증가 추세

- 2006년~2016년 기간동안 국내 연안여객 전체 수송 실적은 연평균 2.9%로 지속 증가하여 2016년 기준 1,542만명을 기록
- 2014년 세월호 사고로 인해 연안여객이 일시적으로 감소하였으나 2015년 이후 회복하는 추세
- 승객 특성별로 살펴보면 일반인여객의 증가가 도서민보다 증가율이 높게 나타남
- 2006년~2016년 기간 동안 도서민은 연평균 0.8%, 총 299천명 증가에 불과한 반면, 일반인은 연평균 3.6% 증가하여 총 3,508천명이 늘어나 국내 연안여객의 증가추세를 견인하고 있음
- 특히 보조항로의 경우 도서민은 오히려 감소하여 일반인의 증가율과 확연한 차이를 보임

표 3. 국내 연안여객 수송 현황

(단위 : 천명)

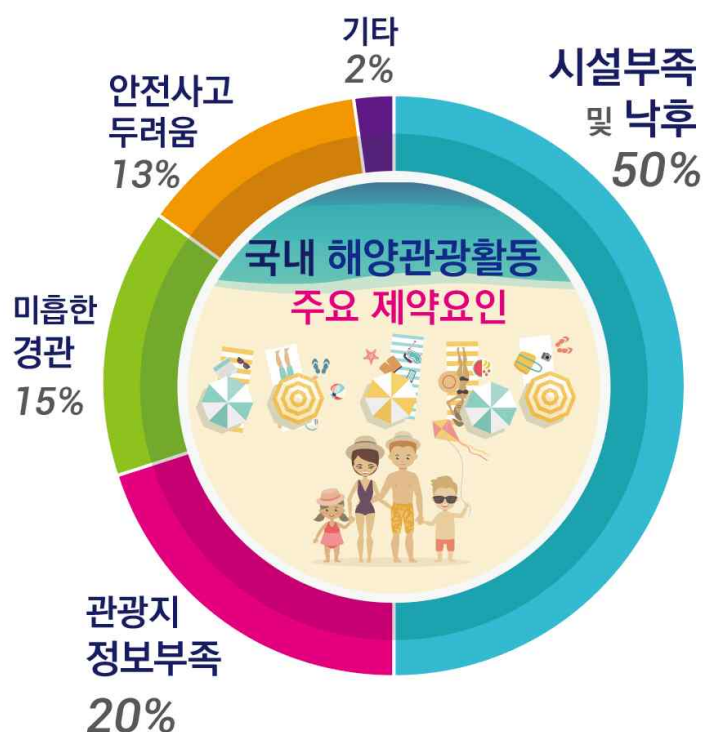
| 구분 | 합계 | | | 일반항로 | | | 보조항로 | | |
|-------------------------------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|------|------|-------|
| | 계 | 일반 | 도서민 | 계 | 일반 | 도서민 | 계 | 일반 | 도서민 |
| 2006년 | 11,616 | 8,215 | 3,401 | 11,259 | 8,053 | 3,206 | 357 | 162 | 195 |
| 2010년 | 14,308 | 10,813 | 3,495 | 13,941 | 10,636 | 3,305 | 367 | 177 | 190 |
| 2011년 | 14,266 | 10,685 | 3,581 | 13,891 | 10,503 | 3,388 | 375 | 182 | 193 |
| 2012년 | 14,537 | 10,951 | 3,586 | 14,170 | 10,772 | 3,398 | 367 | 179 | 188 |
| 2013년 | 16,062 | 12,553 | 3,509 | 15,653 | 12,335 | 3,318 | 409 | 218 | 191 |
| 2014년 | 14,271 | 10,659 | 3,612 | 13,870 | 10,453 | 3,417 | 401 | 206 | 195 |
| 2015년 | 15,380 | 11,677 | 3,703 | 14,970 | 11,460 | 3,510 | 410 | 217 | 193 |
| 2016년 | 15,423 | 11,723 | 3,700 | 15,007 | 11,497 | 3,510 | 416 | 227 | 189 |
| 연평균 증가율 (2006~ 2016) | 2.9% | 3.6% | 0.8% | 2.9% | 3.6% | 0.9% | 1.5% | 3.4% | -0.3% |

자료: 한국해운조합, 연안여객선 업체 현황, 2017. p.95를 참고하여 KMI 재작성

■ 그러나 대부분 도서지역은 연안여객선 접안 및 이용객 승·하선을 위한 시설이 부족하거나 낙후되어 안전사고의 위험이 상존

- 대다수 도서지역의 접안시설은 물양장, 잔교 및 부잔교 등으로 안전한 정박이 어려워 승객 및 차량의 승·하선을 위해 엔진을 가동한 채 단시간 정박하는 상황
- 이로 인해 연안여객선의 이용객들은 승·하선시 너울성 파고 등으로 인한 안전사고 위험에 직접적으로 노출되어 있을 뿐만 아니라 선원의 피로도도 증가하여 안전운항에 어려움이 지속
- 연안여객선은 정박 가능 기항지의 부족으로 인해 대부분 순환항로로 운영되어 일정 시간동안 정박을 통한 선원의 휴식시간이 확보되지 못하고 있는 실정
- 이는 곧 선원의 피로도 증가로 이어져 선박의 안전운항에 영향을 미침으로써 안전사고 발생 가능성이 잠재적으로 내재되어 있음
- 2011년 국토해양부 자료에 의하면 국내 해양관광활동의 주요 제약요인으로 “시설 부족 및 낙후”와 “안전사고 두려움”이 지적되는 등 연안여객선 접안시설의 개선 요구는 지속적으로 증가하고 있음

그림 1. 국내 해양관광활동 주요 제약요인



자료 : 국토해양부, '해양관광통계기반 구축 및 프로그램 개발 연구용역', 2011

■ 특히, 교통약자가 도서지역을 이용하는 경우 이동편의시설의 미흡으로 자유로운 이동이 어려운 실정

- 국토교통부에 따르면, 우리나라의 교통약자³⁾는 2015년 기준 13,228천명으로 전체 인구의 25.7%를 차지, 즉 4명 중 1명은 교통약자로 볼 수 있으며, 2008년 이후 지속적으로 인구 및 비중이 증가하는 추세
- 2008년~2015년 기간동안 우리나라 총 인구는 연평균 0.5% 증가한 반면, 교통약자는 연평균 1.1%로 약 2배 가량 높은 증가율을 보임
- 특히, 고령자가 2008년 4,861천명에서 2015년 6,775천명으로 연평균 3.9%로 높은 증가율을 보인 반면, 임산부, 어린이, 영유아는 동기간 감소추세를 보여 우리나라의 저출산·고령화 현상을 나타냄

표 4. 우리나라 교통약자 인구 추이

(단위 : 천명, %)

| 구분 | 2008년 | 2009년 | 2010년 | 2011년 | 2012년 | 2013년 | 2014년 | 2015년 | 연평균증가율 (2008~2015) |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|
| 전 국민 | 49,055 | 49,308 | 49,554 | 49,937 | 50,200 | 50,429 | 50,747 | 51,015 | 0.5% |
| 교통약자 | 12,018 | 12,116 | 12,291 | 12,410 | 12,634 | 12,780 | 13,048 | 13,228 | 1.1% |
| (비중) | (24.5) | (24.6) | (24.8) | (24.9) | (25.2) | (25.3) | (25.7) | (25.9) | - |
| 장애인 | 1,416 | 1,475 | 1,557 | 1,561 | 1,501 | 1,469 | 1,501 | 1,413 | 0.3% |
| 고령자 | 4,861 | 5,069 | 5,506 | 5,701 | 5,980 | 6,251 | 6,521 | 6,775 | 3.9% |
| 임산부 | 470 | 475 | 470 | 471 | 485 | 436 | 435 | 438 | -0.8% |
| 어린이 | 2,955 | 2,807 | 2,458 | 2,347 | 2,347 | 2,323 | 2,297 | 2,335 | -2.7% |
| 영유아 | 2,316 | 2,290 | 2,300 | 2,328 | 2,321 | 2,301 | 2,294 | 2,267 | -0.2% |

자료: 국토교통부, '교통약자 이동편의 실태조사 결과', 각 연도별 자료를 참고하여 KMI 재작성

- 그러나 대부분의 여객선 및 여객터미널은 교통약자 이동편의시설의 기준 적합 설치율이 미흡한 실정으로 여객선과 여객선터미널은 각각 18%와 66%로 공공이 관리하는 시설 중 가장 낮은 수준

3) 교통약자란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아 동반자, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편함을 느끼는 사람을 말함 (교통약자법 제2조)

표 5. 교통수단별·여객시설별 이동편의실태조사 설치율 및 만족도 결과(전국 기준)

(단위 : %, 점)

| 구분 | | 설치율 | 만족도 |
|------|-------------|-----|-----|
| 교통수단 | 일반버스 | 72 | 62 |
| | 저상버스 | 93 | 70 |
| | 도시철도 및 전철 | 92 | 68 |
| | 철도 | 94 | 66 |
| | 항공기 | 99 | 70 |
| 여객시설 | 여객선 | 18 | 62 |
| | 여객자동차터미널 | 54 | 60 |
| | 도시철도 및 전철역사 | 84 | 68 |
| | 철도역사 | 81 | 66 |
| | 공항여객터미널 | 81 | 66 |
| | 여객선터미널 | 66 | 60 |
| | 버스정류장 | 39 | 60 |

자료: 국토교통부, '제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017~2021)', 2017.12., p.6~7

■ 또한 안전시설의 미흡으로 인한 해안지역에서의 사고 지속 증가

- 국민안전처의 발표에 따르면, 2014년~2016년 기간 동안 연안 및 도서지역의 안전시설 미비로 총 2,584건의 안전사고 중 388명이 사망하는 등 연평균 129명이 사망
 - 사망자수: 113명(2014년) → 145명(2015년) → 130명(2016년)
- 방파제 및 항·포구에서의 안전사고 발생건수 및 사망자도 매년 증가 추세를 기록하고 있음
 - 국민안전처에 따르면, 2013년~2015년 기간 동안 안전사고는 91건에서 146건으로 연평균 26.7% 증가하였으며, 사망자는 14명에서 28명으로 연평균 41.4% 증가
- 어항 내 테트라포트에서의 추락사고는 2012년~2015년 기간 동안 연평균 44건 발생

그림 2. 해안지역 안전사고 사례



자료 1: 해양수산부 보도자료, '테트라포트 추락사고 막기위해 신형 안전표지판 시범설치', 2016.8.30.

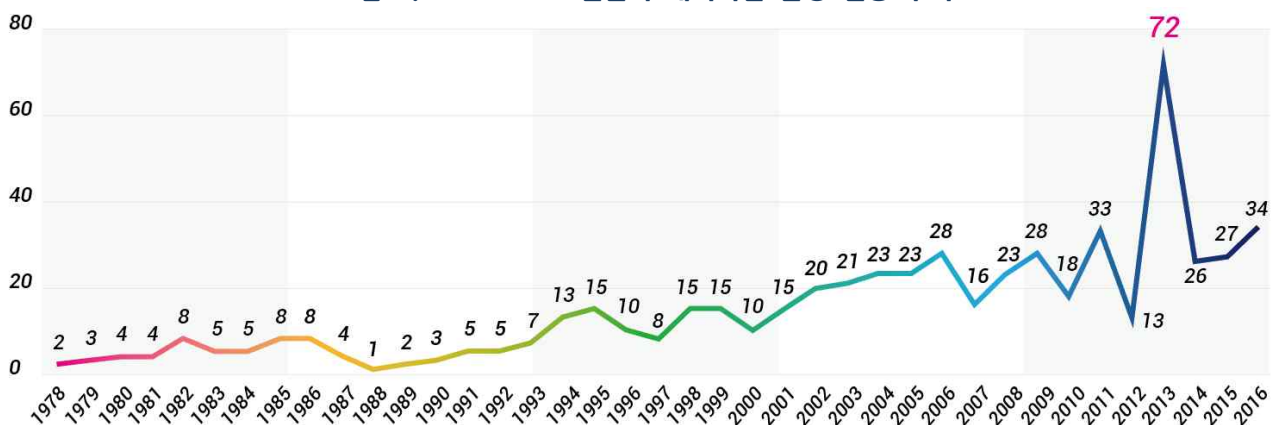
2: 전광일보, "항·포구 차량추락 '사각' ...안전시설 딜레마", 2009.8.17

태풍, 지진 등 자연재해 피해 및 역사적 보존가치 유실 등 소규모 항·포구의 관리 미흡

■ 최근 태풍, 지진, 해일 등 기후변화로 인해 해양에서 발생하는 자연재해 증가로 소규모 연안 및 도서지역의 불안감 가중

- 지진 측정을 시작한 1978년 이래로 우리나라는 총 1,464회의 지진이 발생, 그 중 해저지진의 발생 건수는 580건으로 2000년대 이후 발생빈도가 증가
- 규모 3 이상의 지진은 30% 이상을 차지하고 주로 동해안과 서해안에서 발생하여 도서지역의 지역민들은 재해발생에 의한 불안감이 가중

그림 3. 1978~2016년간의 해저지진 발생 현황 추이



자료 : 국립해양조사원, '제3차 국가해양기본조사 기본계획 연구용역', 2016, p.220

- 또한 지구 온난화에 의한 수온상승으로 태풍이 대형화되고 빈번해짐에 따라 자연재해에 취약한 어촌·어항의 시설물 피해사례가 급증
- 2012년 제15호 태풍 “볼라벤” 상륙으로 국내 소규모 어촌·어항은 방파제 및 잔교 파손, 침수 등 항만시설의 피해가 다수 발생
- 2016년 제18호 태풍 “차바”의 경우도 도서지역의 어항시설과 양식장의 파손 등 시설물 피해

그림 4. 자연재해로 인한 소규모 항·포구 피해사례



자료 : 한국농어촌공사 RPI 포커스, 2013.9.9

■ 또한 역사적으로 소중한 가치와 의미가 있는 소규모 항·포구의 관리 미흡으로 문화적 가치 퇴색 우려

- 소래포, 방어진 등 소규모 항·포구는 일제강점기 시절 일본이 어업 수탈의 전진기지로 활용했던 장소로서 한국 근·현대사의 역사적으로 보존가치가 있는 문화적 자산임
- 또한, 어란진, 발포 등도 조선시대 임진왜란과 관련한 주요한 역사적 이야기를 담고 있는 역사문화 자산임
- 그러나 상대적인 무관심으로 인한 소홀한 관리 또는 방치로 역사적 가치 유실 우려

그림 5. 역사적 의미가 있는 항·포구의 현재 모습

< 소래포 >



< 방어진 >



< 어란진 >



< 발포 >



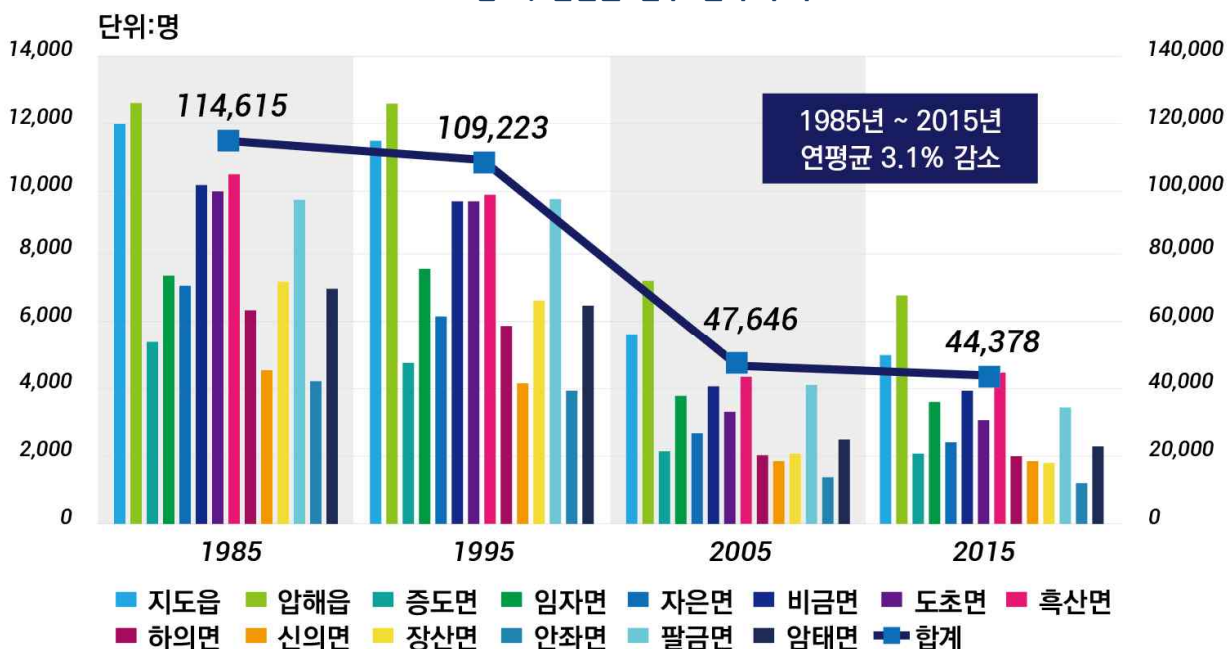
자료: google의 자료 활용

도시지역 정주여건 약화로 인한 인구 유출은 우리나라 해양주권 약화에 직접적 영향 우려

■ 도시지역의 생활 인프라 부족 및 열악한 접근성으로 인한 정주여건 약화로 인구 감소와 고령화 현상 심화

- 도시지역의 정주여건은 생활 인프라 부족 및 경제발전 수준이 도시지역보다 열악하여 도시민 삶의 만족도가 높지 못하며 이는 곧 인구유출 현상으로 이어지고 있음⁴⁾
- 도시로만 구성된 행정구역인 신안군의 경우, 1985년 114,615명에서 2015년 44,378명으로 연평균 3.1%의 지속적인 감소추이를 보이고 있음

그림 6. 신안군 인구 변화 추이



자료: 신안군 내부자료

- 또한 2016년 6월 기준, 유인도서의 인구(844,156명) 중 65세 이상 인구는 163,684명으로 19.4%를 차지하여 고령화가 심각한 상황
- UN의 고령자 구분 기준에 따르면, 65세 이상 인구가 전체 인구의 7% 이상을 차지하면 고령화 사회, 14% 이상이면 고령사회, 20% 이상이면 초고령사회로 분류
- 유인도서의 노령화지수⁵⁾는 154.9로 전국 100.1에 비해 높은 수준이며, 지역별로는 전남지역의

4) 인천발전연구원, 도시지역 해상교통 접근성 향상방안 연구, 2017, p.12.

노령화지수가 162.8로 가장 높음

표 6. 전국 및 유인도서의 연령별 인구 분포 현황

| 구분 | 전국(2016년 기준) | | | | 유인도서(2016년 6월 기준) | | | |
|----|--------------|-----------|-----------|-------|-------------------|---------|---------|-------|
| | 총인구(명) | 15세 미만 | 65세 이상 | 노령화지수 | 총인구(명) | 15세 미만 | 65세 이상 | 노령화지수 |
| 합계 | 49,855,796 | 6,768,338 | 6,775,118 | 100.1 | 844,156 | 105,662 | 163,684 | 154.9 |
| 부산 | 3,394,316 | 394,222 | 522,593 | 132.6 | 132,216 | 11,502 | 27,747 | 241.2 |
| 인천 | 2,841,151 | 397,220 | 316,892 | 79.8 | 148,104 | 19,603 | 28,954 | 147.7 |
| 경기 | 12,199,257 | 1,843,782 | 1,341,654 | 72.8 | 866 | 33 | 247 | 748.5 |
| 충남 | 2,055,033 | 290,688 | 338,771 | 116.5 | 17,049 | 1,271 | 4,969 | 391.0 |
| 전북 | 1,801,619 | 237,909 | 331,152 | 139.2 | 5,217 | 317 | 1,246 | 393.1 |
| 전남 | 1,759,387 | 230,630 | 375,414 | 162.8 | 181,297 | 16,509 | 52,846 | 320.1 |
| 경북 | 2,621,463 | 328,692 | 477,936 | 145.4 | 10,257 | 803 | 2,153 | 268.1 |
| 경남 | 3,247,448 | 467,601 | 465,492 | 99.5 | 345,010 | 55,304 | 44,420 | 80.3 |
| 제주 | 605,856 | 96,603 | 86,235 | 89.3 | 4,140 | 320 | 1,102 | 344.4 |

자료 1: 통계청 국가통계포털(KOSIS), 총조사인구(2016)를 참고하여 KMI 재작성

2: 한국지방행정연구원, '섬의 인구변화 분석 및 발전 방안 연구', 2016.12, p.37.

■ 국내 유인도서의 지속적인 인구감소 및 고령화 현상으로 인해 향후 무인도서화에 기인한 해양주권 약화 우려

- 한국지방행정연구원(2015)⁶⁾은 도서지역의 인구감소 및 고령화 현상으로 인해 50년 후 63개 유인도서가 무인화 될 것으로 전망
 - 특히 10인 미만의 도서의 경우, 전국 47개 도서 중 78.7%인 37개가 향후 50년 내에 무인도서가 될 것으로 전망
- 실제로 2006년~2015년 기간 동안 국내 유인도서 중 20개가 무인도서화 되었음
 - 지역별로는 충남지역이 총 8개로 유인도서가 가장 많이 무인화 되었으며 다음으로는 경기도, 전북 순임

5) 노령화지수 = (65세 이상 인구 ÷ 15세 미만 인구) × 100

6) 한국지방행정연구원, "섬의 인구변화 분석 및 발전 방안 연구", 2015

표 7. 2006년~2015년 유인도서 수 비교 및 향후 50년 소멸예상도서 수

| 구분 | 2006년(A) | 2015년(B) | 변화(B-A) | 향후 50년 소멸 예상 도서 수 |
|----|----------|----------|---------|-------------------|
| 부산 | 3 | 3 | 0 | |
| 인천 | 40 | 39 | -1 | |
| 울산 | - | - | 0 | |
| 경기 | 12 | 5 | -7 | |
| 강원 | - | - | 0 | |
| 충남 | 41 | 33 | -8 | |
| 전북 | 27 | 25 | -2 | |
| 전남 | 279 | 278 | -1 | |
| 경북 | 3 | 3 | 0 | |
| 경남 | 79 | 78 | -1 | |
| 제주 | 8 | 8 | 0 | |
| 합계 | 492 | 472 | -20 | |

자료: 2006년은 '가고 싶은 섬' 조성을 위한 개발구상(경남발전연구원, 2008), 2015년은 행정안전부 내부자료(2015.12.31.기준) 기반으로 KMI 작성

- 1994년 유엔해양법 협약에 따르면, 유인도서의 소멸(무인도서화)은 배타적 경제수역과 대륙붕에 대한 권리 약화 및 항해/안보적 측면에서 부정적인 영향을 유발할 수 있다고 우려
- 이에 최근 일각에서는 해양의 공익적 가치를 제고하기 위하여 해양주권 및 영해에 대한 규정을 헌법에 포함시켜야 한다는 주장이 제기되고 있음⁷⁾
- 헌법 제3조는 '대한민국의 영토는 한반도와 그 부속도서로 한다'고 규정하고 있으나, 영토 중심의 기술만 있을 뿐 영해와 영공에 대한 명시는 담기지 않음
- 반면, 100개국이 넘는 세계 국가들은 해양수산 관련 내용을 헌법에 반영, 특히 러시아의 경우 내해와 영해, 영공, 대륙붕 및 배타적 경제수역에 대한 주권이 미친다고 헌법에 규정

불균형한 지역발전 및 복지혜택은 작은 SOC 사업에 대한 실질적인 투자부족, 비체계적인 개발관리 등에서 기인

■ 작은 SOC의 투자비중은 낮고, 주요 지자체의 투자 여력도 부족한 상황

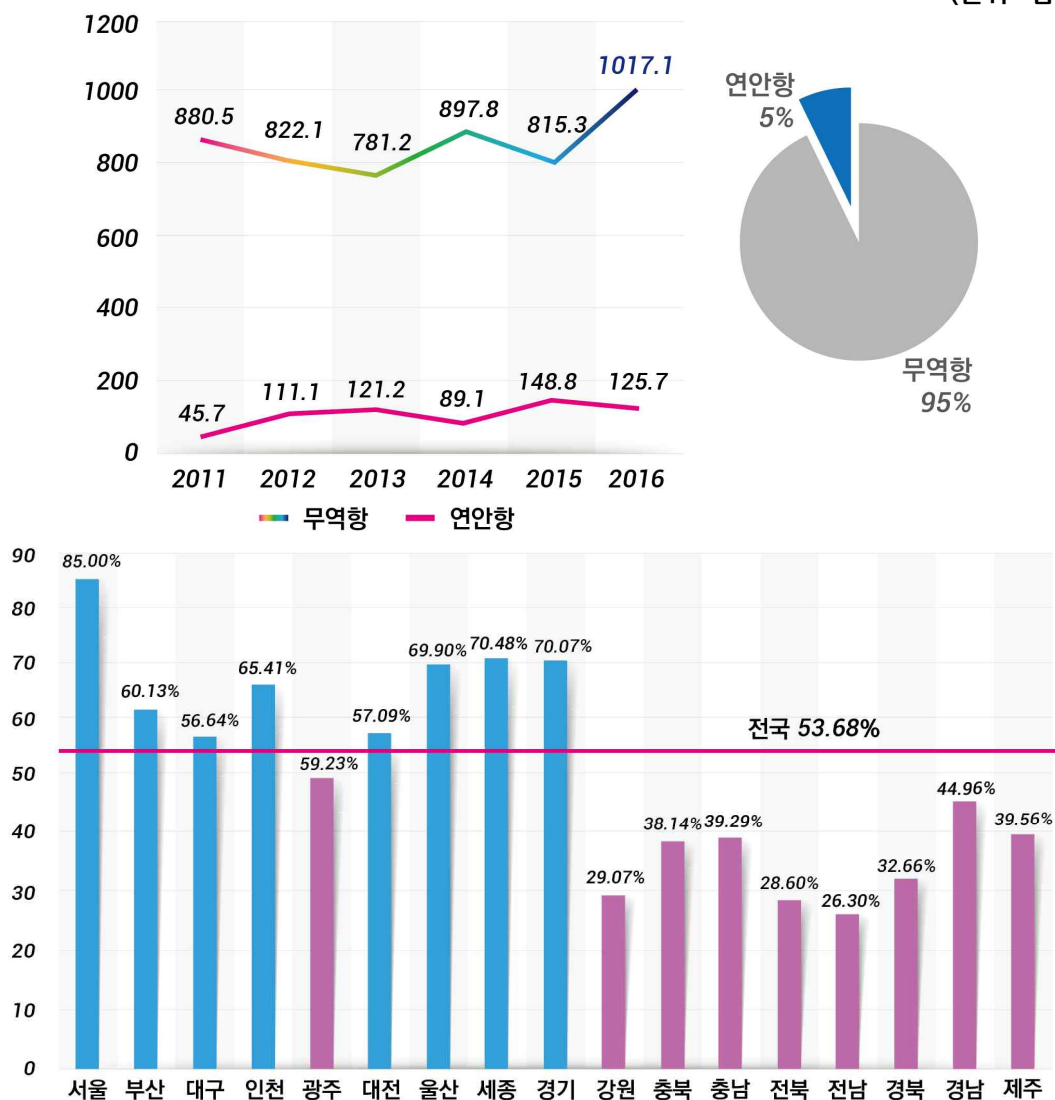
- 향후 5년간(2016~2020년) 무역항 및 연안항 인프라 확충에 대한 총 투자계획은 무역항 약 14조원(전체 95%), 연안항 약 7천억원(전체 5%) 수준

7) KMI 주간동향 제58호, "새 헌법에 해양수산의 가치 반영 되어야", 2017.11.22

- 향후 투자계획 뿐만 아니라 2011년~2016년 기간 동안의 투자실적 또한 연안항의 경우 연평균 약 1천억원으로 무역항 연평균 8천 6백억원 투자액 대비 현저히 낮은 수준이며, 국가안보 또는 영해관리에 중요한 국가관리연안항에 대한 신규 투자는 거의 없는 실정임
- 또한 소규모 어항이 집중되어 있는 지방자치단체의 낮은 재정자립도도 작은 SOC 사업을 위한 예산 확보에 어려움을 유발
- 지방어항, 어촌정주어항, 마을공동어항의 경우 지방자치단체(광역시·도, 시·군·구)가 항·포구 개발 사업비의 20%를 부담하도록 되어 있으나, 지방어항 및 어촌정주어항의 50% 이상이 집중되어 있는 전남과 경남의 재정자립도는 각각 26.23%, 44.96%로 전국 53.68% 대비 낮은 수준임

그림 7. 2016년~2020년 무역항, 연안항 인프라 확충 투자계획 및 권역별 재정자립도(2017년 기준)

(단위: 십억 원, %)



자료 1: 해양수산부, 2016 항만업무편람을 바탕으로 KMI 재작성

2: 지방재정통합공개시스템 (2014.7.2. 검색) 바탕으로 KMI 재작성

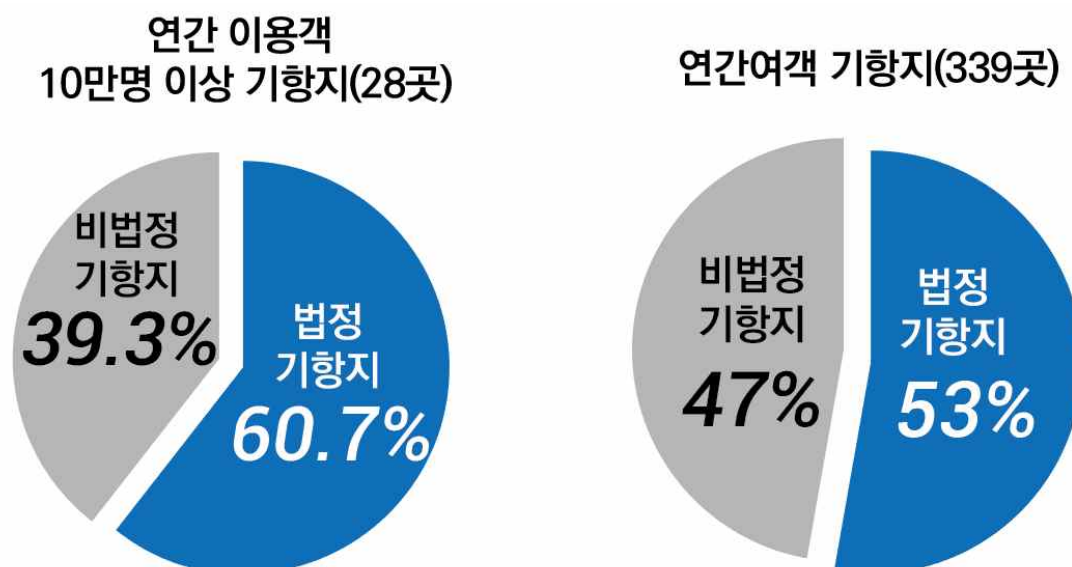
■ 도서개발촉진법에 따른 도서개발 투자 사업의 경우에도, 대형 SOC(연륙·연도교 사업)에 예산이 집중되어 소규모 SOC에 대한 투자는 열악한 상황

- 2018년~2027년 제4차 도서종합개발 10개년 계획(안)에서 연륙·연도교가 포함된 교통개선부문의 사업 투자규모는 3,088억원, 어업기반시설(선착장, 방파제, 물양장, 호안시설, 부잔교)이 포함된 소득증대·일자리부문의 사업 투자규모는 4,056억원임
- 그러나, 396개 어업기반시설 사업의 건당 예산 규모는 8.6억원으로 21개 연륙·연도교 사업의 건당 예산 규모 138억원의 10%에도 미치지 못하는 수준임
- 또한 2008년~2013년 제3차 도서종합개발 계획 집행률에서도 어항개발(선착장, 방파제, 물양장, 호안 시설, 부잔교) 사업의 집행률은 337%⁸⁾로 작은 SOC 사업 부문 예산이 실질적으로 소요되는 투자규모 대비 현저히 낮게 계획되었음을 보여주고 있음

■ 전국 연안여객선 기항지의 46.9%는 항만법 및 어촌어항법 등의 규정이 적용되지 않아 체계적인 계획수립 및 투자가 어려움

- 전국 연안여객선 기항지 339곳 중 법정기항지는 180곳(53.1%)이고 비법정기항지는 159곳(46.9%)으로서, 약 47%의 소규모 항·포구가 체계적인 관리에서 제외
- 특히, 연간 이용객이 10만명 이상인 기항지 28개소 중 11개소(39.3%)가 비법정기항지임

그림 8. 법정/비법정 연안여객선 기항지 현황(2012년 기준)



자료: 해양수산부, 여객항만 지정의 타당성 검토에 관한 연구, 2014.7.2. 바탕으로 KMI 재작성

8) 행정자치부, 제4차 도서종합개발10개년계획(안), p.59.

■ 연안항 및 어항에 대한 다원화된 행정·관리체계로 인해 종합적인 투자계획 마련과 관리에 어려움

- 연안항과 어항의 경우 국가와 지자체 간 지정권자, 개발주체, 관리주체 등이 모두 상이하고, 소규모 항·포구에 대한 투자도 해양수산부, 지자체, 행정안전부 등으로 분산되어 있어 투자에 대한 관리 등이 종합적으로 이루어지지 못함
- 따라서 소규모 항·포구에 대한 체계적인 인프라 구축이 힘들어지며 현안문제 해결식 산발적 소규모 투자 및 중복투자가 이루어지고 있는 실정

표 8. 「어촌·어항법」상 어항 종류 별 개발·관리 주체 구분

| 구분 | 국가어항 | 지방어항 | 어촌정주어항 | 마을공동어항 |
|------|--|-------------------------------------|----------------------|---|
| 정의 | 이용범위가 전국적인 어항 또는 도서·벽지에 도재하여 어장의 개발 및 어선의 대피에 필요한 어항 | 이용범위가 지역적이고 연안어업에 대한 지원의 근거지가 되는 어항 | 어촌의 생활근거지가 되는 소규모 어항 | 어촌정주어항에 속하지 아니한 소규모 어항으로서 어업인들이 공동으로 이용하는 항포구 |
| 지정권자 | 해양수산부장관 | 시·도지사 | 시장·군수·구청장 | 시장·군수·구청장 |
| 개발주체 | 해양수산부장관 | 광역시장, 시장·군수 | 시장·군수·구청장 | 시장·군수·구청장 |
| 관리청 | 광역시장, 시장·군수 | 광역시장, 시장·군수 | 시장·군수·구청장 | 시장·군수·구청장 |
| 지원조건 | 국비 100% | 국비 80%, 지방비 20% | 국비 80%, 지방비 20% | 국비 80%, 지방비 20% |

자료: 해양수산부, 제2차 어촌·어항발전기본계획수립, 2014.03, p.100

- 또한 도서지역 관리 및 조사 부처가 다원화되어 있어, 행정안전부(유인도서)와 해양수산부(무인도서)의 도서 조사 결과는 국토교통부 조사 결과와 상이
- 우리나라 전체 섬의 수는 국토교통부 조사결과가 행정안전부/해양수산부 조사결과보다 329개 많으며, 전체 섬 면적의 경우에는 행정안전부/해양수산부 조사결과가 국토교통부 조사결과보다 306km² 넓음
- 즉, 해양주권 및 국가안보에 있어 중요한 도서지역에 대한 체계적이고 신뢰도 있는 정보의 수집 및 관리가 이루어지고 있지 않는 상황

표 9. 우리나라 조사·관리 부처별 도서 현황

(단위: 개, km²)

| 구분 | 행정안전부 및 해양수산부 자료 | | | | | | 국토교통부 자료 | | | | | |
|----|------------------|-------|------|-------|-------|------|----------|-------|------|-------|-------|------|
| | 합계 | | 유인도서 | | 무인도서 | | 합계 | | 유인도서 | | 무인도서 | |
| | 개수 | 면적 | 개수 | 면적 | 개수 | 면적 | 개수 | 면적 | 개수 | 면적 | 개수 | 면적 |
| 합계 | 3,348 | 3,854 | 472 | 3,777 | 2,876 | 76.5 | 3,677 | 3,548 | 486 | 3,479 | 3,191 | 68.7 |
| 부산 | 48 | 43.4 | 3 | 38.7 | 45 | 4.7 | 47 | 42.1 | 4 | 38.2 | 43 | 3.9 |
| 인천 | 150 | 709.2 | 39 | 700.9 | 111 | 8.3 | 170 | 689.8 | 41 | 680.1 | 129 | 9.8 |
| 울산 | 3 | 0.0 | - | - | 3 | 0.0 | 3 | 0.0 | - | - | 3 | 0.0 |
| 경기 | 46 | 4.6 | 5 | 3.9 | 41 | 0.7 | 12 | 39.5 | 4 | 39.4 | 8 | 0.2 |
| 강원 | 34 | 0.3 | - | - | 34 | 0.3 | 230 | 0.4 | 1 | 0.0 | 229 | 0.4 |
| 충남 | 269 | 164.5 | 33 | 156.0 | 236 | 8.5 | 266 | 156.5 | 37 | 148.8 | 229 | 7.6 |
| 전북 | 105 | 39.3 | 25 | 37.0 | 80 | 2.3 | 96 | 36.8 | 25 | 34.5 | 71 | 2.3 |
| 전남 | 2,022 | 1,871 | 278 | 1,830 | 1,744 | 40.5 | 1,967 | 1,601 | 276 | 1,567 | 1,691 | 34.5 |
| 경북 | 43 | 73.4 | 3 | 73.3 | 40 | 0.1 | 5 | 72.9 | 4 | 72.8 | 1 | 0.1 |
| 경남 | 562 | 930.8 | 78 | 921.6 | 484 | 9.2 | 794 | 892.1 | 85 | 883.9 | 709 | 8.2 |
| 제주 | 66 | 17.5 | 8 | 15.7 | 58 | 1.8 | 87 | 15.8 | 9 | 14.1 | 78 | 1.7 |

자료: 유인도서는 행정안전부 내부 자료(2015.12.31.기준), 무인도서는 해양수산부(2015), '무인도서 종합관리계획(2010~2019)', 국토교통부 보도자료(2016년 5월 9일 보도) 바탕으로 KMI 작성

우리나라 해안 및 도서지역의 작은 SOC에 대한 체계적인 개발·관리를 위한 실효성 있는 제도 도입 필요

■ 소규모 연안 및 도서지역의 생활형 SOC 개선을 위한 별도의 예산계정을 신설하고 투자의 실효성 제고를 위해 타 용도 전환불가 제도 수립

- 작은 SOC 사업은 절대적으로 적은 예산이 배정되고 있고, 우선순위 또한 밀리고 있는 상황으로, 이를 원천적으로 방지하기 위해서는 작은 SOC 사업만을 위한 내역사업을 신설하고 해당 예산은 다른 용도 및 사업으로 전환될 수 없도록 하는 제도를 마련해야 할 필요가 있음
- 지특회계, 교특회계 등 사업의 성격에 맞게 예산을 수립하되, 지역균형발전을 위한 한정사업

형태로 추진이 타당함

- 이를 통해 작은 SOC 사업에 대한 충분한 예산을 확보함으로써 지속적이고 안정적인 관리가 가능하며, 투자의 실효성이 제고될 수 있을 것으로 기대
- 아울러 역사적 보존가치가 높은 소규모 연안 및 도서지역에 대한 복원 및 보존사업을 확대하여 역사적 가치를 살리고 관광과 연계하여 지역경제 활성화에도 기여 가능하도록 추진이 필요

■ 다원화된 예산 집행 체계에 따른 중복 및 산발적 투자 방지를 위한 예산집행 업무의 일원화 검토

- 소규모 항·포구 등 작은 SOC 사업에 대해 다원화되어 있는 예산 집행 주체를 일원화하여 사업의 실행 및 관리, 유자·보수 등을 종합적이고 일관적인 체계를 수립
- 생활형 작은 SOC의 예산집행 업무는 업무의 특성을 고려하여 해양수산부로 일원화 하는 것이 바람직할 것으로 판단되고, 지자체는 개발·관리업무를 일괄적으로 담당하는 것이 타당함
- 예산지원 업무의 일원화를 통해 소외된 해안 및 도서지역 작은 SOC 개발·관리 효율성을 강화하고 국가 예산 투입에 따른 개선효과를 제고할 수 있을 것으로 기대

■ 기본계획, 관리의 체계성 향상을 위한 비법정 소규모 항·포구의 법정항만화 제도 마련

- 연간 이용객이 많은 기항지 임에도 항만법 및 어촌어항법 등의 규정을 받지 않는 소규모 항·포구를 법정항만으로 포함할 수 있도록 (가칭)국가관리도서항 등을 신설 하는 법률 및 제도 개선 필요
- 법정항만화는 소규모 항·포구의 기본계획 및 운영·관리 계획 수립을 가능하게 하여 중장기적 관점에서 작은 SOC의 개발, 유지, 보수 등에 대한 현실적인 투자예산 확보 및 체계적인 관리가 가능할 것으로 기대
- 또한 개발·유자·보수 등의 체계화와 거버넌스 일원화 등을 통해 불필요한 중복투자를 방지하여 한정된 정부예산의 효율적 운영에도 기여할 수 있음

■ 전국 도서지역에 대한 실효성 있는 관리를 위한 정기적·일괄적 정보 수집·관리 체계 구축

- 도서지역 관련 정보의 상이 및 조사주체의 다양화 등을 개선하기 위해 정보의 조사 및 관리주체를 일원화하고 5년 단위의 정기적 조사 시행 필요
- 특히, 영해기점도서 등에 대한 어업여건, 안보여건 등에 대한 상세한 기초자료 분석이 중요
- 구축된 정보 및 일관된 관리 체계를 바탕으로 전국 도서지역에 대한 보다 실효성 있는 대내외 정책수립이 가능하며, 이는 해양주권 및 국가안보 강화에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대됨

KMI 동향분석

| 구분 | 제목 | 발행일 |
|------|---|------------|
| 제1호 | 한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어든 듯 | 2016.11.02 |
| 제2호 | 지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다 | 2016.11.09 |
| 제3호 | 미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응 | 2016.11.16 |
| 제4호 | 우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다 | 2016.11.23 |
| 제5호 | 해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나? | 2016.12.01 |
| 제6호 | 해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야 | 2016.12.08 |
| 제7호 | 수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고 | 2016.12.15 |
| 제8호 | 해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려 | 2016.12.26 |
| 제9호 | 해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제 | 2017.01.04 |
| 제10호 | 해양수산과 국민경제 -'2017 KMI 해양수산 전망대회'지상 중계 - | 2017.01.11 |
| 제11호 | 중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요 | 2017.01.19 |
| 제12호 | 2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가 | 2017.01.26 |
| 제13호 | 연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요 | 2017.02.01 |
| 제14호 | 빅 데이터로 본 2016 해양수산 | 2017.02.08 |
| 제15호 | 對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요 | 2017.02.15 |
| 제16호 | 남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급 | 2017.02.22 |
| 제17호 | 아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기 | 2017.02.23 |
| 제18호 | '전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최 | 2017.03.02 |
| 제19호 | 동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 방류터미널 구축 서둘러야 | 2017.03.15 |
| 제20호 | 2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명 | 2017.03.24 |
| 제21호 | 3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급 | 2017.03.31 |
| 제22호 | 우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야 | 2017.04.07 |
| 제23호 | 국민 78.7% 해양수산에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립, 함께 가야 : KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시 | 2017.04.14 |
| 제24호 | 러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대 | 2017.04.19 |
| 제25호 | 어린 물고기를 살릴 자혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야 | 2017.04.21 |
| 제26호 | 블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능 | 2017.04.28 |
| 제27호 | 국내 크루즈시장 체질개선 시급 | 2017.05.04 |
| 제28호 | 항만도시 미세먼지 대책 수립 시급 | 2017.05.18 |
| 제29호 | 中 알뜰마트, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화 | 2017.05.25 |
| 제30호 | 새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안 | 2017.06.01 |
| 제31호 | 4차산업혁명의 첨병! 로보틱·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 - | 2017.06.07 |
| 제32호 | 60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요 | 2017.06.14 |
| 제33호 | '여객 안전'과 '일자리 창출' 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요 | 2017.06.21 |

| 구분 | 제목 | 발행일 |
|------|---|------------|
| 제34호 | 소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구 | 2017.06.28 |
| 제35호 | 항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야 | 2017.07.05 |
| 제36호 | G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요 | 2017.07.12 |
| 제37호 | 해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야 | 2017.07.19 |
| 제38호 | 국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요 | 2017.07.26 |
| 제39호 | 최근 해양 국제기구의 거버넌스변화와 우리나라의 역할 증대 | 2017.07.26 |
| 제40호 | 재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계 | 2017.08.02 |
| 제41호 | 신재생에너지, 해양에서 답을 찾자 | 2017.08.09 |
| 제42호 | 수산산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향 | 2017.08.16 |
| 제43호 | 신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요 | 2017.08.23 |
| 제44호 | 바다의 불청객 갯벌생이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급 | 2017.08.31 |
| 제45호 | 한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안 | 2017.09.12 |
| 제46호 | 한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 - | 2017.09.13 |
| 제47호 | 갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요 | 2017.09.20 |
| 제48호 | 일본 항만 발견 붉은 불가미 확산 우려, 방역체계 마련 시급 | 2017.09.20 |
| 제49호 | 항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요 | 2017.09.29 |
| 제50호 | 지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계 | 2017.09.29 |
| 제51호 | '국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요 | 2017.10.12 |
| 제52호 | 부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요 | 2017.10.23 |
| 제53호 | 대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요- | 2017.10.27 |
| 제54호 | 미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램시행에 대한 국내 대책 필요 | 2017.10.27 |
| 제55호 | 국내 해양치유관광 육성 계기 마련 | 2017.11.01 |
| 제56호 | 지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계 | 2017.11.10 |
| 제57호 | 수산직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요- | 2017.11.15 |
| 제58호 | 새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야 | 2017.11.22 |
| 제59호 | 북극 과학연구 강화를 위해 제2쇄빙연구선 건조 시급 | 2017.11.25 |
| 제60호 | 제19차 당 대회를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향 | 2017.11.29 |
| 제61호 | 바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략 | 2017.12.06 |
| 제62호 | 지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남세미나' 지상중계 | 2017.12.13 |

URL : <http://www.kmi.re.kr/>