해양관광발전을 위한 여건분석과 정책과제

The Policy Improvement Devices for the Marine Tourism

신동주* · 손재영**
Shin, Dong Ju · Son, Jae Young

〈목 차〉

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 해양관광의 여건과 문제점
Ⅲ. 해양관광의 문제점 해결을 위한 정책과제
Ⅳ. 결 론

Abstract : In Korea, tourism policy has focused the inland development at the level of local government for decades. As the result, marine tourism had been long considered to be slack in spite of the country's abundant marine resources potentials. In the recent year, however, many evidences have suggested that marine tourism has rapidly increased owing to increase of leisure time and disposable incomes.

This study attempts to provide policy options on the basis of analysis both the point at issues and the present condition in marine tourism. The results of this research are as follows:

First, government has to set up the foundation for the development of marine tourism as inspiration of civil consciousness, construction of infrastructure, setup of legal system for marine tourism.

Second, government has to assist the promotion of business for marine tourism as development of diversity of marine tourism products and facility, marine tourism information system, expert training, safety

* 강원대학교 관광학과 교수
** 강원대학교 관광학과 교수

supervision system, incentive offers for induction of domestic or foreign capitals and international cooperation.

Third, government has to the administrative reform as clarification of structure function, decision of the priority of order and environmental conservation, improvement of central government function for marine tourism

Key Words : tourism policy, marine tourism, policy options

Ⅰ. 서 론

현대과학기술의 새로운 분야에서 최대과제는 우주개발과 해양공간의 활용이라고 말할 수 있을 것이다. 그러나 우주개발이 소수의 한정된 사람에 의해 멀리 떨어진 공간에서 행하여지는 것인 반면 해양활용은 우리들과 가까운 곳에서 다수의 사람의 일상생활과 밀접한 영향을 미치며 행하여지고 있다.[1] 미국의 경우 2000년에 해양부문은 GDP(국내총생산)에 1,170억 달러를 기여하고 200만 명의 고용에 이바지하여 농업과 비교하여 2.5배, 1.5배의 실적을 보였다.[2] 해양활용 중에서도 일반 대다수의 사람들과 가장 밀접한 관계를 갖는 것이 해양관광이다. 그 동안 바다는 주로 어업의 대상이었지만 우리생활 속에서 여가·관광의 기능이 활성화되고 내륙관광 중심에서 해양공간의 관광자원으로서의 중요성이 부각되면서 해양관광에 관심을 갖게 되었다. 해양관광의 최초의 계기는 해수욕으로 해안선을 중심으로 이루어졌으나 공간적으로 해상, 해중, 해저로 확장되고 있다.[3] 국내에서 해양관광이 전체관광에서 차지하는 비중은 현재 26%에서 2010년에는 31.4%, 2020년에는 40.8%로 증가할 전망이다.[4]

우리나라는 해양관광을 위한 자연적·지리적 여건이 양호한 편이지만, 해양관광 활동을 위한 공간 및 기반시설의 조성은 대단히 취약한 상황으로서 이를 체계적으로 개발할 수 있는 정책시스템 확립이 크게 요구되고 있다. 이를 위해서는 해양관광에 관한 정책의제가 거시적이면서, 공통적인 주제가 제시되어야만 한다. 이러한 측면에서 우리나라 해양관광에 관한 기존 선행연구에서 제기한 주요한 정책이슈를 통합하고 정부와 학계가 통합적 논의를 할 수 있는 핵심이슈의 제기가 필요하다.

이 논문은 우리나라 해양관광의 제반 여건분석을 통해 우리나라 해양

---

1) 기요미쥬 후지, 고유봉·김남형 옮김, 「해양개발」, 전파과학사, 1999, p. 13.
2) U.S Commision on Ocean Policy, “An Ocean Blue Print for 21st Century”, Washington D.C., 2004, p. 17.
3) 한국해양개발연구소, 「월간 해양개발」, 1974, pp. 28~29.
4) 해양수산개발원, “해양관광진흥을 위한 종합계획수립연구”, 2000, p. 34.

관광의 문제점을 파악하고, 이를 극복하기 위한 정책적 개선방안을 제시하고자 한다. 따라서 본 연구는 어촌, 마리나, 크루즈, 해양레저스포츠 등의 해양관광의 개별적인 하위구성요소에 초점을 맞추지 않으며, 급속히 팽창하는 관광학 연구분야에서 그 동안 소외된 해양을 연구의 대상으로 삼는다는 데 의의가 있다. 연구방법은 국내·외 각종 선행연구와 통계자료를 토대로 하며, 설문분석의 생략에 따른 연구방법론적 한계성을 극복하기 위해 해양관광 관련 정책관계자와 학계전문가와의 심층면접으로 보완하고자 한다.[5)]

Ⅱ. 해양관광의 여건과 문제점

1. 해양관광의 개념과 특성

1) 해양관광의 개념

해양관광(marine tourism)이란 해안선에 인접한 육지와 바다의 공간에서 해양 레크리에이션 행위를 하는 활동[6)]이라 할 수 있다. 해안지역(coastal zone)이란 육지와 바다, 그리고 대기가 만나면서 서로 영향을 미치고 있는 지대를 말한다. 따라서 이 해안지대에는 해안선에 인접한 육지와 바다가 포함된다.[7)]

해양관광에 대한 정의는 여러 가지가 있는데, 이를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 해양관광이란 일상생활을 벗어나 변화를 추구하기 위한 행위이며 해역과 연안에 접한 단위지역사회에서 일어나는 관광목적의 활동이

---

5) 본 연구를 위하여 문화관광부 관광국 및 해양수산부의 정책담당자와 한국해양수산개발원 연구진, 그리고 강원도 환동해출장소 담당직원과의 면담을 수행하였다.

6) 권혁재, 「지형학원론」, 법문사, 1974, p. 186.

7) Robert B. Ditton. et al,, *Coastal Resources Management*, Lexington; D.C., Health and company, 1977, pp. 2~4.

고 직·간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관된 활동이다.[8)]

둘째, 해양과 도서, 어촌, 해변 등을 포함하는 공간에 부존하는 자원을 활용하여 일어나는 관광목적의 모든 활동이다.[9)]

셋째, 해역과 해안선에 접하여 해양환경의 영향을 받는 영역에서 이루어지는 관광활동이다.

넷째, 바다, 연안, 강하구 및 육지 집수구역과 그들의 이용을 모두 포함하는 곳에서 행해지는 활동이다.[10)]

다섯째, 해안선에 인접한 육지와 도서, 바다의 공간에서 발생하는 모든 여가·관광행위를 의미하는 것[11)]이다.

여섯째, 목적과 공간, 행태에 의한 분류이다. 이 기준에 의한 정의는 <표-1>과 같다.

〈표-1〉 **해양관광의 정의**

기 준	내 용
목 적	일상생활에서 벗어나 변화를 추구하기 위한 행위
공 간	해역과 연안에 접한 단위지역사회에서 일어나는 관광목적의 활동
행 태	직·간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관된 활동

자료 : 한국해양수산개발원, 「국내 해양관광의 실태분석 및 발전방안 연구」, 1998, p. 11.

이상의 정의를 모두 종합하면, 해양관광이란 해안선에 인접한 육역과 해역을 포함한 해안지대에서 부존하는 유·무형의 자원을 이용하여 행하여지는 총체적인 관광활동이라 정의할 수 있겠다.

---

8) 한국해양수산개발원, 「국내해양관광의 실태분석 및 발전방안」, 1998, p. 7.

9) 이재곤, "해양관광자원 개발방향에 관한 연구", 「관광경영학연구」, 23, 2005, pp. 319~341.

10) 정무형 외 2인, "지속가능한 해양관광개발," 국제해양관광·환경학회, 국제해양관광학술대회 발표문, 1997, pp. 18~22.

11) 박인태, 「해양자원론」, 효성여대출판부, pp. 208~209.

2) 해양관광의 특성

해양관광의 특성을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.[12)13)]

첫째, 해양관광은 해양이라는 자연환경에 대한 의존도가 절대적이다. 예를 들어 해수욕은 일정수준의 수온, 완만한 경사, 백사장 그리고 청정한 해역을 필요로 하며, 요트나 보우팅 등은 넓고 안정된 수면이, 다이빙은 일정 수심을 필요로 한다.

둘째, 해양생태 및 환경보전에 대한 배려를 필요로 한다. 해양관광이 이루어지는 연안지역은 육지와 바다가 교차하는 지역으로 환경변화에 민감한 생태계를 갖고 있으며, 인위적 활동 등 폐기물 유입에 취약한 환경구조를 갖고 있다.

셋째, 접근성에 있어 상당한 제약을 수반한다. 연안은 도시지역으로부터 멀리 떨어져 있으므로 접근성이 열악한 경우가 많고, 특히 도서지역으로의 접근성은 더욱 제한적이다.

넷째, 해양관광은 내륙과 상이한 육역과 해역이 교차하고, 해양이 갖는 특성으로 인하여 내륙관광에 비하여 건강, 보양, 휴양적 경향이 강하다. 이로써 향후 미래 관광이 건강과 개성화의 트렌드에 기인하여 관광의 중심키워드로 부상할 것으로 보인다.

다섯째, 해양관광은 기후와 기상변화에 민감하다. 즉, 관광활동은 바람, 운무, 안개, 태풍 등에 따라 직접적으로 영향을 받기 때문에 이용시기가 한정적이라 할 수 있다. 예를 들어 대부분의 해양관광활동은 주로 여름철에 이루어진다.

여섯째, 목적지까지 연결되는 도로, 철도, 항공 외에 해상교통수단의 이용이 필요하다.

---

12) 신동주, 「해양관광개발론」, 대왕사, 2005, pp. 28~29.
13) 부산발전연구원, "부산의 해양관광실태분석 및 발전방안에 관한 연구", 2004, pp. 64~66.

2. 해양관광의 여건

1) 우리나라 관광행태의 변화

사회구조의 변화에 따라 관광행태는 향후 문화관광, 레저・스포츠관광, 생태관광, 모험관광 등이 크게 증가할 것으로 예상된다. 이는 소극적인 관광에서 직접 참여하는 체험관광 등의 형태로 다양화될 것을 의미한다. 우리나라에서 해양관광은 서구선진국처럼 그 중요성이 점차 대두되고 있으며, 이는 국민의 관광행태 변화에서 개별적, 체험적, 진지한 여가, 전문적 여가의 경향이 나타나고 있다.[14] 국민의 관광행태 변화를 보면 개인 내지 소규모화, 장거리화, 동적 성향, 개성화 등을 특징으로 볼 수 있다. 그리고 해양에 대한 관심과 바다를 입체적으로 이용할 도구가 많이 개발되고 보급되어 해양관광개발에 대한 여건은 양호하게 조성되고 있다고 볼 수 있다. 어촌체험관광 및 해양형 생태관광에 대한 관심이 대두되며 모험성과 전문성이 가미된 해양레저 및 해양스포츠 등 해양참여활동이 증가하고 있어 관광의 형태가 육지중심에서 해양의 다양한 자원을 체험하고 이용하는 관광으로 변모하고 있음을 알 수 있다.[15]

해양관광관련 관광행태의 변화는 다음의 <표-2>와 같다.

〈표-2〉 **해양관광관련 관광행태의 변화**

구 분	1980년대 이전	1990년대 이후
여행거리	근거리	장거리화(벽지, 도서, 해외까지 연장)
활동성	정적 행동 - 관광, 휴식, 감상	동적 행동 - 레포츠, 모험
여행수단	대중교통수단(기차, 버스)	고가 교통수단(항공기, 고급열차), 승용차, 여객선(크루즈관광)
내구성 도구 이용	내수면 낚시, 등반, 뱃놀이 등에 도구와 장비 이용 도입	- 수상, 해상, 공중, 레포츠 도구 발달 및 이용 대중화
자연활용	자연감상형	자연이용형
활동공간	평면적 공간(해변)	입체적 관광(해상, 해중, 해저)

자료 : 한국관광공사, 「2000년대 관광환경분석과 전망」, 1988, p. 25 재작성.

---

14) 이성호・여호근, "해양관광자의 심리적 의사결정 과정에 관한 구조적인 관계 검증", 「호텔경영연구」, 16(2), 2007, pp. 203~216.

15) 조재기, "한일 해양관광 산업의 비교 연구: 스포츠관광 산업을 중심으로", 「한국스포츠리서치」, 17(1), 2006, pp. 735~745.

2) 해양관광 현황

우리나라는 반도 지형으로 해양국가로서 유리한 조건을 가지고 있다. 즉 1만 2천㎞에 달하는 해안선, 세계 5대 갯벌자원, 3천 2백여 개의 도서, 세계의 주항로에 위치한 항만, 연 1백조 원의 해양생태가치 등은 해양국가로서 천혜의 자연적・지리적 요건을 갖추고 있다.[16] 그리고 육지면적 대비 해안선길이는 약 129배로 일본 87배, 영국 52배, 미국 6배 등과 비교할 때 세계 최고 수준이며, 국가 관할해역의 해양생태계 생산력은 연간 약 100조원에 이르는 것으로 추정되고 있다.[17] 또한 서남해안에는 국토면적의 3.5배에 달하는 광활한 대륙붕(345,000㎢)을 보유하고 있어서 어장이 잘 발달되어 있고 다양한 해양자원을 보유하고 있는 해양국가이다.[18]

우리나라 국민의 해양관광은 주로 해수욕, 생태관광(철새・갯벌 관찰체험 등), 도서탐방, 바다낚시 등이 주류를 이루며 해양스포츠 등의 비율은 낮은 편이다. 해양관광활동 경험자를 대상으로 한 해양관광활동은 해수욕이 전체의 51%, 철새・갯벌 관찰체험이 13.5%, 관광유람선 10.8%, 바다낚시 7.8%, 모터보트・수상스키 2.5% 등의 순으로 나타났다.[19]

우리나라의 대표적인 해양자원을 중심으로 한 관광단지는 중문, 성산포, 화원, 감포 등이다. 자연공원법상 자연공원은 국립공원, 도립공원, 군립공원으로 구분되며 국립공원에는 해안 및 해상국립공원 4개소, 해안도립공원 2개소가 있다. 특히 국립공원은 우리나라를 대표할 만한 수려한 자연경관지로서 총지정면적은 전국토의 6.5%인 6,474㎢인데 이 중 해상 및 해안국립공원은 태안, 변산반도, 다도해, 한려해상의 4개소에 지정면적은 3,341㎢로 총면적의 51.6%를 차지한다.

해양형 관광지의 대부분은 해수욕장을 포함하며, 이들 해수욕장은 전 해안에 골고루 분포되어 있고 일반관광객이 가장 접근하기 쉬운 곳이기도 하다. 우리나라의 해수욕장은 서해에 110개, 남해 97개, 동해 147개로 총 354개가 분포하고 있다.

---

16) 김진현 외, 「해양21세기」, 서울: 나남출판, 1998, p. 629.
17) 해양수산부, 「21세기 해양수산비전」, 1997, p. 15.
18) 표희동, "우리나라 해양환경의 발전방향", 「월간 해양수산」, 제178호, 한국해양수산개발원, 1999, p. 19.
19) 김성귀, 「해양관광론」, 현학사, 2007, p. 55.

우리나라의 도서는 일부 도서를 제외하고 도서지역이 갖는 독특한 자연조건과 문화조건에도 불구하고 해양교통여건의 불편으로 많은 관광객이 방문하는 데 한계성을 갖고 있다. 또한 서남해안 갯벌은 우리나라가 자랑할 만한 해양 생태관광자원임에도 불구하고 해안매립, 교량건설, 빈번한 방문 등으로 육지화되어 환경이 훼손되고 지형적 개성이 소실되어 왔다.

우리나라의 해안지역에서 추진되고 있는 관광개발사업은 2000년을 기준으로 총 94개이며, 시・도별로는 강원도 20개 사업, 전남 14개 사업, 경남 13개 사업, 충남이 12개 사업을 추진 중인 것으로 나타났다. 또한 권역별 계획에 포함되어 있지 않으나, 각 시・도에 의해 최근 구상 중이거나 개발 기본계획을 수립 중인 사업이 다수 있다.[20] 그러나 권역별 계획에 포함되어 있는 사업 중 현재 계획대로 추진되고 있는 사업은 소수에 불과하며 사업 일정이 연기되거나 전혀 추진되고 있지 않는 경우가 많다. 특히 외자유치를 전제로 한 사업 중 의향서(letter of intent) 교환 이상의 실질적인 성과를 얻은 사업은 찾아보기 어려우며, 국내 민자유치도 숙박시설과 골프장 건설의 경우를 제외하고는 성사된 사례가 거의 없다. 또 사업자가 사업을 포기한 경우와 사업자의 자금난으로 사업전망이 불투명한 경우도 많이 있다.

3) 해양관광에 대한 전망

최근 우리나라도 주5일 근무제의 정착 등으로 다양한 관광패턴과 여가활동이 보편화될 것으로 보인다. 현재 우리나라의 해양관광은 해수욕 중심의 단순한 패턴이나 2010년에는 참여인구가 증가하고 참여구조도 다변화될 것이며, 이에 따라 해양스포츠 장비도 고도화되고 확대될 것으로 예상되고 있다.

해양관광수요는 점점 늘어나고 있는 추세인데, 해양수산부는 해양관광 참여인구가 2001년 약 1억 1,400만 명에서 2011년에는 약 2억 3,600만 명, 2013년에는 2억 5,700만 명 정도가 될 것으로 예상하고 있다. 또한 전체 관광수요에서 차지하는 비중도 2001년 약 35%에서

20) 해양수산부, 『해양관광진흥을 위한 종합계획수립연구』, 2000, pp. 48~49.

2011년에는 39%, 2013년에는 40%로 증가할 것으로 전망하고 있다. 이는 일본 등 선진국 패턴을 고려한 것으로 향후 참여구조 전망은 참여구조의 다변화・고도화가 예상된다. 해양관광 참여인구 전망은 다음의 <표-3>과 같다.

〈표-3〉 **해양관광수요 전망**

구 분		1997	2001	2005	2011	2013
국민 관광 (A)	관광대상인구(천명)	35,837	37,563	39,088	41,492	42,242
	1인당 참가횟수	7.0	6.1			
	1인당 참가일수	9.6	8.7	12.98	14.60	15.22
	관광객(천명)	31,612	36,324			
	관광총량(천명・일)	344,176	327,929	507,436	605,968	642,893
해양 관광 (B)	1인당 참가 횟수	2.11회				
	해양관광참여율(B/A)	평균35%	35	37	39	40
	해양관광총량(천명・일)		114,775	187,751	236,327	257,157

자료 : 해양수산부, 「해양관광 기반시설조성 연구용역」, 2006. 6, p. 41.

해양관광장비의 경우를 선진국에 비추어 예측해 보면 모터보트는 2010년에 1만척을 넘어 대중화되고, 요트는 2010년에 2천여척 이상이 될 것으로 전망된다. 윈드서핑은 부담 없이 즐길 수 있는 스포츠로서 가장 크게 증가할 것으로 예상되어 2010년에 약 7천여 척, 수상오토바이 등도 3천여 척이 넘을 것으로 보인다. 전체적으로 2010년경에는 1997년에 비해 7.6배 증가한 총 2만3천여 척의 레저장비를 보유할 것으로 전망된다.[21]

해양스포츠장비에 대한 전망은 다음의 <표-4>와 같다.

〈표-4〉 **해양스포츠장비 전망**

(단위 : 척)

종목	1997	2003	2010	2020	2030
모터보트	1,280	3,822	11,070	28,713	46,770
요 트	430	995	2,118	5,493	11,860
수상오토바이	705	1,631	3,169	6,841	11,144
윈드서핑	790	2,359	6,832	17,721	38,258
계	3,205	8,807	23,189	58,760	108,032

자료 : 해양수산부, 「해양관광진흥을 위한 종합계획 수립연구」, 2000, p. 114.

21) 한국해양수산개발원, 「해양관광진흥을 위한 종합계획 수립연구」, 2000, p. 113.

3. 해양관광의 문제점

우리나라는 조선업, 수산업과 해운업 등의 해양산업이 발전하고 있으며, 해양에 대한 보다 적극적인 개발의식이 연안자치단체를 중심으로 싹트고 있어 이것이 해양관광 활성화에 큰 전기가 되고 있다. 그리고 우리나라 해안은 지형 및 지세, 기상, 해상 등 해안별 자원특성이 달라 각 해안별 관광개발을 특성 있게 할 수 있다.

그러나 기존의 관광정책은 내륙지향형 관광개발에만 집중하여 해양자원을 개발하거나 이용하는 데 소홀한 점이 적지 않다. 국내 해양관광의 문제점을 살펴보면 다음과 같다.

1) 해양이용에 관한 문제

(1) 계절적으로 하계기간에 집중

우리나라 국민들의 휴가시기는 8월초 35.4%, 7월말 25.5%, 7월초 10.7%순으로 나타나 초·중·고등학교의 여름방학 시점과 비슷한 7월말과 8월초에 대부분의 사람들이(60.9%) 여름휴가를 계획하고 있다.[22] 계절별 바닷가 여행 횟수는 여름에 전체 바닷가 여행의 51~61%가 이루어지고, 가을, 봄, 겨울 등의 순으로 나타나 우리나라에서 바닷가 여행은 큰 계절성을 보이고 있다.[23]

(2) 바다에 대한 잘못된 인식

한국인의 땅에 대한 개념 속에서 바다는 국토가 아니라 변방에 불과한 것이었다. 더욱이 바닷가에 사는 사람들은 '갯놈', '뱃놈'이라는 비칭이 사용되며 폄하되었다. 산과 바다, 물과 바다의 양분적 대립에서도 바

22) 해양수산개발원, "국내해양관광실태파악설문조사", 2005.
23) 한국관광연구원의 1997년도 우리나라 국민의 계절별 여행 비중 조사결과 봄 14.5%, 여름 61.4%, 가을 14.0%, 겨울 10.1%로 나타났다.

다는 늘 불리했을 뿐만 아니라 경우에 따라서는 이단시되어 오기도 했다.[24] 또한 대부분의 사람들은 바다를 막연하게 육지와 비교하여 바다가 위험하다는 편견을 가지고 있다.

(3) 해양에 대한 교육 부족

어릴 때부터 해양에 대한 선입견을 가지지 않도록 교육을 담당할 수 있는 교육기관, 장소가 부재하다. 유・소년기부터 바다를 직접 체험하는 가운데 자연스럽게 바다 사랑의 정서를 깃들게 할 국가차원의 교육・체험프로그램이 취약하다고 볼 수 있다. 현재 해양교육 프로그램은 한국해양소년단 지역연맹과 연안소재 대학의 레저스포츠학과에 의하여 제한적으로 이루어지고 있다.

(4) 각종 규제에 따른 해양이용의 제한

해변의 경우 「군사시설보호법」 제10조는 국방관련 시설의 배치와 이용시간의 제한으로 국민의 해양이용에 큰 제약요인이 되고 있으며, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제40조는 수산자원보호구역 내에서 관광관련시설의 설치 및 이용을 제한하고 있다. 이 밖에도 「문화재보호법」, 「습지보전법」, 「자연환경보전법」 등의 다양한 보전지구의 설정으로 관광객의 해양이용과 개발에 다양한 제약요인으로 작용하고 있다.

2) 해양관광자원 개발에 관한 문제

(1) 해양관광자원에 대한 전문적 지식기반 및 체계적 조사 미흡

우리나라는 오랜 해양국가로서 다양하고 독특한 역사와 문화, 민속, 전통을 갖고 있음에도 불구하고 이에 대한 조사, 발굴, 보전, 재현, 홍보, 발전에 대한 노력이 선진국들에 비해 크게 미흡한 실정이다. 한국해양

24) 주강현, 「관해기」, 서문, 웅진지식하우스, 2006.

문화재단에서 수행하는 해양문화지표조사가 일부 지역을 대상으로 이루어지고 있으며, 전라남도가 자체적으로 해양관광자원에 관한 데이터베이스를 구축하고 있으나 아직까지 해양관광자원에 대한 전문적 지식기반이 확립되지 못하고 있어 많은 귀중한 자원이 확인・발굴되지 못하고 있거나, 가치를 제대로 평가받지 못하고, 관리보존도 소홀한 실정이다.

(2) 해양 관광상품 및 시설의 부족

국토의 자연적인 여건상 천혜의 해양관광자원을 보유하고 있으나 국내 해양관광자원에 대한 체계적인 조사와 상품화가 미흡하다. 그러나 현재 연안자치단체를 중심으로 해수욕, 경관감상 등 단순관광 위주의 상품개발로 국민의 해양관광 욕구에 충분히 부응하지 못하고 있는 것으로 판단된다.[25] 이와 같은 한계점은 우리나라 해양관광이 수온의 제한으로 인하여 발생되는 하계 집중이용의 계절성을 더욱 고착화시키는 원인으로 작용하고 있다.

(3) 해양환경에 대한 고려가 미흡한 해양관광개발

단순히 바닷가에 관광지를 만든다고 해서 해양관광이라는 특성과 매력을 충분히 살려나갈 수는 없을 것이다. 연안, 해중, 해저의 생태계 및 해양여건을 충분히 고려하여 육지의 관점보다는 바다의 관점에서 바다의 특성을 살린 해양관광개발 정책이 수립되고 추진되어야 하나 아직도 육지개발의 연장선상에서 추진되고 있다. 이에 따라 해양생태자원 및 해양 간접체험시설의 개발에 대한 노력이 부족하고 환경친화적 관광자원인 갯벌, 철새서식지, 바닷길 등 해양 생태관광지의 발굴 및 활용은 초보적인 단계에 불과하다.

---

25) 이상춘 외, 「해양관광의 이해」, 백산출판사, 2004, pp. 196~201.

(4) 해양관광관련 제도 및 법규의 미비

해양관광개발과 관련한 제도적·법률적 기반이 미흡하므로 급증하는 국내 해양관광 수요에 부응하는 데 어려움이 있고 해양자원의 합리적 이용을 도모할 수 없다. 그 결과 국민들이 가장 많이 이용하는 해수욕장의 경우만 해도 개발에 관련된 모법(母法)이 없이 각개약진식의 개발 및 관리를 하고 있는 실정이다.[26] 그러나 최근 들어 해수욕장의 관리규칙이 제정되어 해수욕장 관리의 제도적 토대를 마련하였다. 또한 해양관광시설에 대한 등록 및 관리기준은 개발 요건이나 관리기준, 다른 법률과의 관계 등에 대한 규정이 미흡한 실정이다. 관광진흥법상 해양관광과 관련하여 수상관광호텔업, 관광유람선업, 수족관 설치 등에 대한 단순한 규정이 있을 뿐 해양관광시설의 여건이나 특성을 감안한 개발요건이나 관리기준 등에 관한 별도의 조항은 규정되어 있지 않다. 그러나 현재 해양건축물의 규정(공유수면관리법 등)에 의한 수상호텔업 등록규정 정비 등 법제의 규정이 정비되고 있다. 해양관광관련 법제의 규정은 생산적 기업(제조업)이 적용받는 혜택에 비교하여 관광사업은 소비적 기업으로 규정되고 있어 사업유형별 불평등도는 제도적 개선이 필요하다. 이와 같은 법제적 문제점은 건실한 사업의 추진에 장애가 되고 안전상의 문제 유발 및 연안환경을 훼손시키며, 결과적으로 관광매력을 저하시키는 요인이 된다.

3) 해양관광행정에 관한 문제점

(1) 해양관리 주체의 다원화

현재 해양, 특히 연안역 관리주체 및 관련법규는 다원화되어 있어[27] 이용행위간 상충관계를 효과적으로 조정·통제할 수 있는 제도적 장치가 필요하다.

해양관광에 영향을 미치는 행정부처와 관련 법령은 다음 <표-5>와 같다.

---

26) 신동주, 「해양관광개발론」, 대왕사, 2005, pp. 51~60.

27) 국토개발연구원·한국해양연구소, "연안역통합관리 정책방향 세미나", 1996, p. 37.

〈표-5〉 **해양관광에 영향을 미치는 행정부처와 관련 법령**

행정부처	기본(정책)법	공간이용 및 질서유지	자원 및 시설	환경·재해관리
해양수산부	해양수산발전 기본법	공유수면매립법 연안관리법 해운법 개항질서법 해상교통안전법 수로업무법 해양사고조사및심판에관한법률	항만법 수산업법 수상레저안전법 수산자원보호령 어업자원보호법 어촌·어항법	해양오염방지법 공유수면관리법 해양환경관리법
건설교통부	국토기본법	국토의계획및이용에관한법률 산업입지및개발에관한법률	하천법 골재채취법	
농림부	농업·농촌기본법	농어촌정비법 산림기본법		사방사업법 방조제관리법 농어업재해 대책법
문화관광부	관광기본법		관광진흥법	문화재보호법
환경부	환경정책기본법			자연환경보전법 환경·교통·재해등에 관한영향평가법 자연공원법
행정자치부		유선 및 도선사업법	도서개발촉진법	자연재해대책법
국방부		해군기지법 등		

자료 : 국토개발연구원·한국해양연구소, "연안역 통합관리 정책방향 정립 세미나" 자료, 1996, p. 24를 참조하고 최근 법령(2007. 12)을 적용하여 재작성.

(2) 해양관광개발에 대한 정책우선순위 낮음

해양 개발시(특히 연안역) 국민 여가공간 창출에 대한 우선순위 배려가 미흡한 측면이 있다. 기존의 해양개발은 농지조성, 산업단지 개발 등 단순 개발목적의 대규모 매립·간척 추진으로 연안자원의 다목적 활용이 이루어지지 않은 면도 있다. 더욱이 해양개발지역의 해양환경 악화로 인해 수산자원의 폐사와 주변 연안공간의 자산가치 저하 등의 악순환을 초래하고 있다. 그러나 최근 레저형기업도시 등 복합적 이용목적의 도시가 기획·추진되고 있다.

Ⅳ. 해양관광의 문제점 해결을 위한 정책과제

1. 해양관광정책의 의의

관광정책이란 관광주체가 관광에 관한 정책목적을 추구하기 위하여 행하는 사회적·경제적 행위이며, 정책주체는 국가와 지방자치단체 및 공공단체이고, 정책목적은 관광이용의 촉진, 관광객의 보호, 환경과 관광자원의 보호와 개발 등이다.[28]

해양정책의 개념은 해양이 갖는 여러 특성 때문에 매우 다양하다 할 수 있다. 그러나 해양정책의 개념을 구성하는 공통된 요소는 바다로부터 이익을 확보하기 위해 국가가 행하는 일련의 행위라는 것이다.[29] 즉, 해양정책은 국가의 이익과 국민의 공공복리 증진을 위해 해양을 중심으로 발생하는 다양한 문제를 해결하고자 하는 국가적 노력이라 할 수 있다. 경제적 측면에 초점을 두고 본다면 해양정책이란 국가적 관할해역의 범위 내에서 해양과학과 기술을 토대로 지속 가능한 해양 이익과 가치를 확보하여 국민의 공공복리를 증진하기 위해 정부가 행하는 일련의 목표나 방향을 말한다.[30]

보다 정치적 측면에 초점을 두고 개념화하면 해양정책이란 국가 관할해역의 범위 내에서 국가가 해양으로부터의 장기적인 이익과 가치를 확보하고, 해양을 경쟁적으로 이용하는 데 있어서 발생하는 갈등을 최소화하기 위해 해양자원과 해양공간의 통합적 관리를 추구하고자 계획을 수립·집행하는 정부 차원의 일련의 결정체계이다.[31] 그리하여 해양정책이란 국가 관할해역의 범위 내에서 해양과학과 기술을 토대로 장기간

---

28) Friedgen & Joseph, *Dimension of Tourism*, 1991, p. 3.
29) John King, Jr. *Gamble Marine Policy: A Comparative Approach*, Lexington, Mass: Lexington Books, 1977.
30) Hong seoung Yong, "A Framework for Emerging New Marine Policy: The Korean Experience", 「해양정책연구」, 제9권 1호, 1994, p. 7.
31) Hong Seoung Yong, "Marine Policy in the Republic of Korea", *Marine Policy*, Vol. 19, No. 2, 1995, p. 97.

의 지속 가능한 해양 이익과 가치를 확보하여 국민의 공공복리를 증진하기 위해 정부가 정식화한 일련의 목표나 방향을 말한다.

이를 응용하면 해양관광정책이란 관광정책의 다양한 목적과 목표를 달성하기 위하여 국가 관할해역의 범위 내에서 해양과학과 기술을 토대로 해양이익과 가치를 확보하려는 정부 활동의 총체라 할 수 있다. 이러한 개념적 접근하에서 해양정책에 있어서 해양관광이 갖는 의미는 다음과 같다.

첫째, 해양에서 이루어지는 관광활동이 해양자원 이용을 위한 자원분배에 영향을 주고,

둘째, 해양자원 및 환경에 중요한 영향을 미치며,

셋째, 해양관광의 내재적 가치는 장기적으로 자연 및 환경의 보존 상태에 크게 의존하는 바, 해양환경 관리는 공공부문의 주요 과제이며,

넷째, 관광이 어촌을 중심으로 하는 연안사회에 커다란 경제적, 문화적, 사회적 영향을 주기 때문이다.[32]

관광이 공공부문에 있어서 관심의 대상이 되는 이유는 관광이 갖는 소득의 창출 및 분배 등 본연의 사회적 기능 때문이기도 하지만, 해양정책에 있어서는 관광자원으로 이용되는 해양자원이 소위 '공유자산'이란 점에서 공공부문의 개입 필요성이 특별히 강조된다고 하겠다.

해양정책에 있어서 다른 부문의 해양활용보다 해양관광에 더 높은 우선순위를 부여해야 하는 당위성은 해양개발의 선험국인 미국 등의 해양관련산업의 경제성과 성장률이 높게 나타나고 있다는 선례에서도 찾을 수 있다. 미국의 해양관련산업의 투자효율예측을 이익 대 비용으로 분석한 결과를 보면 그 중에서도 해양관광개발은 8.1배에 달하여 어업 5.8배, 해저광물채굴 3.7배보다 이익이 높다.[33]

---

32) 한국해양수산개발원, 「국내 해양관광의 실태분석 및 발전방안 연구」, 1998, pp. 7~8.

33) 미국해양산업의 부가가치액은 1987년 기준 GNP 대비 2.6%로 약 1,089억불 규모 해양산업구조는 정부의 R&D 투자비가 31.2%, 해양관광산업과 연관된 도·소매, 음식숙박분야가 24.2%, 금융·보험, 부동산 및 용역업 등 3차 산업분야가 22.3%를 차지하고 있다(해양수산부, 「21세기 해양수산비전」, 1997, p. 6). 광주·전남발전연구원, 「광주·전남비전 21」, 1996, pp. 32~33.

2. 해양관광발전을 위한 정책 개선방안

1) 해양관광발전을 위한 기반구축

(1) 국민의 해양의식 강화

국민의 해양의식 강화와 해양관광 진흥은 긴밀한 상관관계가 있다. 해양관광 진흥을 위한 국민의 해양의식 강화 노력이 건실하고 지속적으로 전개되어야 한다. 유・소년기에 수영을 익히지 못한 유・소년은 성장 후에도 바다에 대한 두려움으로 바다를 가까이 하기 어려울 것이므로 해양관광 진흥은 거시적이고 장기적인 안목이 필요하다.

(2) 해양관광 인프라 구축

우리나라는 해양관광을 위한 자연적・지리적 여건은 양호한 편이지만, 해양관광 접근성 제고를 위한 교통망과 해양관광활동을 위한 공간 및 기반시설의 조성은 대단히 낙후되어 있는 형편으로서 이를 체계적으로 개발할 수 있는 시스템 확립이 크게 요구되고 있다. 직접적인 해양관광시설에 대한 투자도 중요하지만 시설활용을 위한 교통망 확보 등 사회간접자본에 대한 투자가 선행되는 것이 바람직하다.

해양관광에 대한 투자는 충분한 타당성 검증하에 이루어져야만 한다. 실례로 일본의 경우도 1980년대 이후 대부분의 관광지개발사업이 중단되었으며 1990년대 이후 민간투자도 주춤한 실정이다. 이는 세계경제의 위축 및 해양관광개발사업의 초기투자비용이 높은 반면에 회임기간이 긴 특성이 반영된 것으로 보인다. 따라서 정부는 해양관광을 위한 교통, 연안이용계획 반영, 비상업적 해양공원조성 등의 기본인프라에 주력하고 해양관광 기능시설이나 운용측면은 민간 투자를 유도하되 투자기간이 장시간 소요되더라도 투자 타당성 검증에 기초한 접근이 필요하다.

(3) 해양관광개발에 관한 법률적・제도적 기반 마련

우선, 해양관광시설에 대한 등록기준 및 사후관리체계를 정립하여야 한다. 해수욕장, 수상호텔, 수족관 등 해양관광시설은 내륙관광지향적인 관광진흥법 이외의 해양정책 차원에서의 관리규범 및 체계가 필요하다고 본다. 또 체육시설의 설치 및 이용에 관한 법률에 의해 체육시설로 규정된 요트장, 조정장, 카누장 등도 해양환경 및 자원관리, 해상안전, 수산업과의 관계, 그리고 건전한 해양 레크리에이션 시설로서의 요건 등을 종합적으로 고려하여 현행 등록 및 관리기준이 현실에 부합하는지를 재검토해 볼 필요가 있다. 이 밖에 해중전망탑 등 아직 법률에 의해 등록 및 개발에 관한 사항이 마련되지 않은 시설에 대해서는 그 제도적 기반을 마련하여야 할 것이다.

2) 해양관광사업 지원을 위한 정책방안

(1) 다양한 해양관광상품 및 시설의 개발정책

최근 해양에 대한 휴양 및 레크리에이션 공간으로서의 가치가 부각되고 있으므로 해수욕장, 갯벌, 어촌, 어항, 도서 등 해양관광자원의 조사・평가 결과와 각 지역의 해양 레크리에이션에 대한 수요를 바탕으로 해양관광활동을 위한 해양관광상품의 개발에 충분한 정책적 비중을 부여해야 할 것이다.

해양의 유・무형 인문자원을 발굴하고 상품화를 지원하기 위한 사업을 추진하여야 한다. 보존가치가 높고 관광상품화가 가능한 어촌문화행사에 대해 정부차원의 지원육성책을 마련하여 어촌축제로 발전시켜 나아가야 한다.

이제는 21세기형 미래 해양관광시설의 도입이 강력히 요구된다. 해양경관 탐방 및 동・식물 관찰을 위한 시설 도입과 해양레포츠 및 휴양・건강증진관련 시설 등 여러 가지가 있으며[34] 민간기업의 해양관광사업

34) 신동주, 「동해안 종합해양관광개발방안」, 1998, pp. 85~93.

참여를 독려하여야 한다.

(2) 정보화 시대에 걸맞는 해양관광시스템 구축

새로운 정보화 시대에 따른 지식 및 기술에 입각한 해양관광정책이 전개되어야 한다. 인터넷 등을 통한 해양관광에 대한 사전정보 제공은 관광대상 자체에 대한 사전정보 제공은 물론 관광을 위한 교통, 숙박, 장비, 비용, 소요시간 등을 제공함으로써 준비된 관광이 이루어질 수 있도록 하여야 할 것이다.[35] 이를 위하여 정보화마을을 중심으로 시범사업을 전개하는 것이 현실적 대안이다. 또한 강원도 등의 지방정부가 시행하는 새농어촌건설운동을 통한 소도읍별 해양관광정보시스템 구축도 유용한 수단이 될 수 있다. 특히 사이버 관광이 현지에 가보지 않아도 관광욕구를 충족시킬 수 있기 때문에 관광을 위축시킬 것이라는 주장도 있지만 대부분의 관광학자들은 관광객들이 사이버 관광에서 접촉한 대상물에 대해 확인하고 싶은 욕구가 강하기 때문에 실제로 더욱 활발한 관광이 이루어질 것으로 판단한다. 또한 관광수요에 대한 맞춤서비스 제공을 위하여 검색을 통한 해양관광정보시스템[36] 구축은 단지 사전정보제공 기능뿐만 아니라 사이버 공간에서 해양관광의 재미를 느낄 수 있도록 하는 데까지 발전해야 할 것이며 국제화 시대에 부응하도록 한국어는 물론 다양한 외국어 서비스도 제공되어야 한다.[37]

(3) 해양관광 기술증진, 전문가 양성 및 안전관리체제 확립

해양관광의 진흥을 위해서는 해양관광 활동, 시설 및 장비 등과 관련된 해양안전, 해양환경, 해양생물자원, 해양물리, 해양공학 등에 대한 전문적 기술을 체계적이고 과학적으로 발전시켜야 한다. 그리고 해양안전,

---

35) 김진백, "해양관광 사이트의 전자상거래 지원기능에 관한 실태 및 개선방안", 「수산경영논집」, 35(1), 2004, pp. 57~85.

36) 현재 해양수산부, 한국관광공사, 한국해운조합, 수협중앙회 등의 공공기관과 몇몇 환경단체 및 여행사에서 해양관광관련 정보사이트를 운영하고 있다.

37) 김성귀, 「해양관광론」, 현학사, 2007, pp. 485~487.

해양레포츠 훈련, 해양시설이나 장비의 정비, 해양구조를 위한 전문가도 양성할 필요가 있다. 이를 위해서는 한국해양연구소, 한국해양수산개발원과 대학의 관광학과, 체육학과, 해양학과, 생태학과, 그리고 해양관광 관련 협회 및 사업자간 산・학・연 연계방안이 추진되어 상호보완 발전되도록 함이 바람직하다. 안전의 확보와 아울러 해역을 여러 주체가 활용하므로 활동주체 간의 마찰 극소화 방안 수립 및 시행이 요구된다.

(4) 해양관광개발사업에 국내・외 민자유치촉진을 위한 인센티브 제공

현재 많은 지방자치단체에서 해양관광개발에 관심을 가지고 있으나 자본의 부족으로 구상으로만 끝나거나 사업추진이 부진한 경우가 대부분이다. 특히 해양수족관, 워터파크, 수상호텔 등의 첨단・대규모 해양관광시설의 경우 해외자본의 참여가 필수적이고 해외크루즈선사들의 국내유치도 요구된다. 이러한 사업들을 구체화하기 위해서는 참여 국내・외 기업에 대한 금융, 세제 및 각종 제도적 인센티브의 제공이 수반되어야 한다. 현재 외국인투자촉진법에서 외국인투자가에 대하여 내국인에 준하는 각종 법률적 혜택을 부여하고 있다. 이러한 측면과 더불어 내국인 및 외국인의 투자유치를 위하여 각종 세금면제 및 생산적 기업에 준한 면세제도 운영, 지방정부의 토지 제공, 인허가의 통합적 의제처리, 민관공동투자 등을 통하여 자금을 유치해야 할 것이다.

(5) 해양관광의 국제화 및 국제협력 강화

우리나라는 동북아 거점 해양관광국가로서 부상할 수 있는 좋은 여건을 갖추고 있다. 싱가포르와 홍콩의 예에서 보듯이 관문이라는 지정학적 특성을 살리고 매력 있는 관광상품을 개발하는 것이 외국 관광객을 유치할 수 있는 성공비결임을 알 수 있다. 바다를 통해 일본과 중국, 북한, 러시아연해주, 중국 동북부를 연계하는 관광권을 형성할 수 있다. 이러한 관광은 소위 '백두산 항로'[38]가 개발됨으로써 일부 실현되고 있으

나 이를 더욱 활성화하기 위해서는 관련 국가들과 보다 긴밀한 협력방안 모색이 바람직하다. 이렇게 될 경우 민간기업의 해양관광사업 참여를 자극할 수 있다.

3) 해양관광행정 효율화를 위한 정책과제

(1) 해양관광 행정주체별 역할 정립

해양관광의 효율적인 관리를 위한 공공부문의 역할 분담이 매우 중요하다. 해양관광개발을 통한 국민의 다양한 여가선용 욕구의 충족은 국가 관광기본정책상의 과제이기도 하지만, 이를 위해서는 해양환경 및 자원에 대한 적절한 관리가 뒷받침되지 않으면 안 되기 때문이다. 물론 이를 위해서는 중앙 행정부처와 지방자치단체의 원활한 협조체제도 필수적으로 요구된다고 하겠다.[39] 현재 우리나라의 해양관광행정은 해양수산부뿐만 아니라 기존에 관광업무를 수행하던 문화관광부,[40] 지방자치단체[41] 등도 일부 해양관광 업무를 시행해 오고 있다. 그러나 이러한 해양관광사업이 상호간의 업무영역을 넘어서는 부분도 있고 상호 협력해야 할 부분도 있으며 때로는 서로 상충관계가 되어 부처 이기주의적인 폐단도 야기할 수 있는 상황이다. 따라서 향후에는 이러한 특성을 고려하여 해양수산부를 중심으로 상호 협조적인 분위기에서 사업을 원활히 추진할 수 있는 방안이 모색되어야 한다.[42]

---

38) 백두산항로는 2000년 4월 28일 개통되었으며 속초~자루비노(러시아)는 해상으로, 자루비노~훈춘(중국) 간은 육상으로 연결되는 해륙 교통로이다.

39) 이에 대한 자세한 내용은 해양수산부, 「해양관광진흥을 위한 종합계획수립연구」, 2000, pp. 178~179.

40) 해양관광 활성화를 위해 해양수산부와 문화관광부 간 MOU를 체결(2005. 10. 6)하여 해양관광 공동사업 프로젝트 발굴과 추진 등을 위해 「해양관광 공동사업 실무추진 기획단」을 구성·운영하기로 합의하였다.

41) 해양수산부는 지자체의 해양관광자원개발사업(8개시군 9개) 지원을 위하여 2005~2010년 동안 총사업비 596억원(국비 50% 지원)을 계획하고 있다.

42) 「해양수산발전기본법」 제7조, 제8조, 제9조 참조.

(2) 해양관광개발정책의 우선순위 확보 및 환경보전

기존의 간척매립 등으로 연안공간이 개발되면서 중요한 갯벌, 철새도래지, 경관이 수려한 해수욕장 등이 많이 소실되어 향후에는 중요한 연안레저공간의 확보·보전 및 지속 가능한 개발에 정책의 우선순위를 부여하지 않으면 안 된다. 문화관광부, 해양수산부 등 해양관광개발 관련 정책부서 간의 정책협의기능을 강화하여 해양관광개발정책의 우선순위를 확보하는 데 협력해야 한다.

지금까지 내륙의 관광개발은 곧 환경파괴를 의미하는 것으로 인식되고 있다. 해양관광개발은 기존의 내륙부문의 관광개발에서 보여 온 부정적인 모습을 보이지 않도록 개발해야 한다. 특히 갯벌, 연안, 해변, 하구, 해안 등 해양관광자원은 생태적으로 민감한 곳이므로 해양관광개발은 환경보전적으로 개발대상지와 보전대상지를 분명히 구분한 개발이 되도록 정책적으로 유도해야 한다.

(3) 해양수산부의 해양관광기능 강화

해양관광행정의 강화방안으로 해양수산부 내 해양정책국에 해양관광과를 설치하여 부내의 관광업무 조정기능의 강화와 우리나라 해양관광업무 총괄 기능을 부여해야 한다. 해양관광사업은 각국에 분산되어 있고 국간의 업무에 상호 연계성이 부족할 뿐만 아니라 관광관련 업무를 독립적으로 계획·집행하고 있기 때문에 종합적이고 체계적인 해양관광정책의 수립이 곤란하고 시너지효과도 떨어지기 때문이다.[43]

그리고 향후 해양관광심의회, 해양관광협의회 등을 설치하여 해양관광업무를 활성화하고 업무의 효율성을 극대화하는 방안도 요구된다. 해양수산부 자체의 해양관광사업의 연계도 다소 미흡한 면이 있어[44] 고유

43) 해양관광관련 사업은 해양수산부 내 5개국에서 다루어지고 있으며, 대부분의 사업이 하드웨어 구축과 관련이 있다. 또한 해양관광과 관련이 있는 각 부서의 해양관광업무가 주업무에 부수적인 사업으로 인식되는 경향이 있을 뿐만 아니라 해양관광업무를 총괄하고 있는 해양정책국의 관광관련 업무도 아직 해양정책국 소관 법령과 관련이 있는 업무에 국한되어 있기 때문에 해양관광 행정의 체계화가 매우 시급하다.

해양관광기능 제고를 위해서도 보다 긴밀한 사업간 연계와 조정기능이 요망된다. 뿐만 아니라 우리나라 전체의 종합적인 해양관광정책 수립과 정책주체들 간의 조정과 협조, 해양관광관련 제도의 정비, 해양공간이용체계의 확립, 해상관광 안전체계 확립, 체계적인 해양관광 정보제공 기능을 기대할 수 있을 것이다.[45]

Ⅴ. 결 론

본 연구는 우리나라 해양관광발전을 위한 여건분석과 정책과제를 도출하기 위하여 시도되었다. 연구과정에서 지금까지 선행연구의 문제제기와 정책의제, 전문가 의견조사를 통하여 우리나라 해양관광의 여건, 해양관광의 개념과 특성, 문제점 그리고 해양관광발전을 위한 정책과제에 대하여 논의하였다. 이 과정을 통하여 도출된 논점은 다음과 같다.

첫째, 지금까지 우리나라 해양관광의 문제점은 해양에 관한 국민인식 및 이용, 해양관광자원개발, 해양관광행정으로 대별할 수 있다.

둘째, 해양관광의 현황 파악을 통하여 도출된 문제를 해결할 정책 개선방안으로서 해양관광발전을 위한 기반을 구축하기 위하여 국민의 해양의식 강화, 해양관광인프라 구축, 법률적・제도적 기반마련이 필요하다.

셋째, 해양관광사업 지원을 위해서는 다양한 해양관광상품 및 시설개발과 해양관광정보시스템의 구축, 해양관광기술의 증진, 전문가 양성 및 안전관리체계의 확립, 그리고 국내・외 민자유치를 위한 인센티브 제공에 대하여 정책적 관심이 긴요하다.

넷째, 해양관광행정 효율화를 위한 정책적 과제로는 행정주체별 역할정립, 해양관광정책의 우선순위 확보, 해양수산부의 해양관광기능 강화 등이 이루어져야만 한다.

본 연구는 기존의 연구성과와 전문가들의 의견을 바탕으로 이루어진

---

44) 해양수산부, 「해양관광활성화방안」, 2001, p. 27.
45) 최장현, 「바람직한 해양관광 진흥정책의 탐색」, 2001, pp. 31~59.

정성적 접근을 통하여 이루어졌다. 이러한 연유로 본 연구는 통계적 가설과 검증단계보다는 기존에 제기된 해양관광의 문제점과 대안, 그리고 연구제안 등으로 이루어져 기존제안의 종합적 특성이 나타나 있다. 이러한 한계점을 극복하기 위해서는 향후 본 연구에서 제기한 각 부문별로 심층적 연구가 후속된다면, 정책제안의 가설들이 보다 객관적으로 검증될 수 있을 것이다.

해양공간의 다양한 활용 중 가장 많은 국민들이 이용하는 것이 해양관광이다. 그러나 우리나라는 이러한 해양관광의 수요증가 예측과 지리적·자연적으로 해양관광의 가능성이 높은 데 반하여 해양관광을 활성화하려는 정책적 노력은 부족하였던 것이 사실이다. 선진국의 사례로 볼 때, 21세기에는 해양관광에 대한 관심과 수요가 폭발적으로 증가할 것으로 예상된다. 우리나라는 매우 좋은 해양관광여건을 가지고 있다. 따라서 국민의 해양관광활동에 대한 국가의 정책적 관심을 통하여 미래를 준비하는 것은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다.

참 고 문 헌

1. 국토개발연구원 · 한국해양연구소, “연안역통합관리 정책방향 세미나”, 1996.
2. 권혁재, 「지형학원론」, 법문사, 1974.
3. 기요미쥬 후지, 고유봉 · 김남형 옮김, 「해양개발」, 전파과학사, 1999.
4. 김성귀, 「해양관광론」, 현학사, 2007.
5. 김진백, “해양관광 사이트의 전자상거래 지원기능에 관한 실태 및 개선방안”, 「수산경영논집」, 35(1): 57-85, 2004.
6. 김진현 외, 「해양21세기」, 서울: 나남출판, 1998.
7. 박인태, 「해양자원론」, 효성여대출판부, 1997.
8. 부산발전연구원, 「부산의 해양관광실태분석 및 발전방안에 관한 연구」, 2004.
9. 신동주, 「해양관광개발론」, 대왕사, 2005.
10. _____, “동해안 종합해양관광개발방안”, 1998.
11. 이상춘 · 여호근 · 최나리, 「해양관광의 이해」, 백산출판사, 2004.
12. 이성호 · 여호근, “해양관광자의 심리적 의사결정 과정에 관한 구조적인 관계 검증”, 「호텔경영연구」, 16(2): 203-216, 2007.
13. 이재곤, “해양관광자원 개발방향에 관한 연구”, 「관광경영학연구」, 23: 319-341, 2005.
14. 정무형 외 2인, “지속가능한 해양관광개발”, 국제해양관광 · 환경학회, 국제해양관광학술대회 발표문, 1997.
15. 조재기, “한일 해양관광 산업의 비교 연구: 스포츠관광 산업을 중심으로”, 「한국스포츠리서치」, 17(1): 735-745, 2006.
16. 주강현, 「관해기」, 웅진지식하우스, 2006.
17. 최장현, 「바람직한 해양관광 진흥정책의 탐색」, 2001.
18. 표희동, “우리나라 해양환경의 발전방향”, 「월간 해양수산」, 제178호, 한국해양수산개발원, 1999.
19. 한국관광공사, 「2000년대 관광환경분석과 전망」, 1988.
20. 한국해양개발연구소, 「월간 해양개발」, 1974.
21. 한국해양수산개발원, 「국내해양관광의 실태분석 및 발전방안」, 1998. 7.

22. _____, 「해양관광진흥을 위한 종합계획수립연구」, 2000.
23. _____, " 국내해양관광실태파악설문조사", 2005.
24. 해양수산부, 「21세기 해양수산비전」, 1997.
25. _____, 「해양관광 활성화방안」, 2001.
26. _____, 「해양관광 기반시설 조성 연구용역」, 2006.
27. Friedgen & Joseph, *Dimension of Tourism*, 1991.
28. Hong seoung Yong, "A Framework for Emerging New Marine Policy: The Korean Experience", 「해양정책연구」, 제9권 1호, 1994.
29. Hong Seoung Yong, "Marine Policy in the Republic of Korea", *Marine Policy*, Vol. 19, No. 2, 1995.
30. John King, Jr. *Gamble Marine Policy: A Comparative Approach,* Lexington, Mass: Lexington Books, 1977.
31. Robert B. Ditton. *et al*, *Coastal Resources Management,* Lexington; D.C., Health and company, 1977.
32. U.S Commision on Ocean Policy, "An Ocean Blue Print for 21st Century", Washington D.C., 2004.