



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

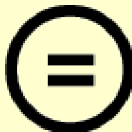
다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

석사 학위청구논문

부산지역 해양관광 발전을 위한
해양스포츠 활성화방안 연구



2013년 8월

부경대학교 일반대학원

체육학과

김건우

석사 학위청구논문

부산지역 해양관광 발전을 위한
해양스포츠 활성화방안 연구

지도교수 지 삼 업

이 논문을 석사 학위논문으로 제출함.

2013년 8월

부경대학교 일반대학원

체육학과

김 건 우

김전우의 체육학석사 학위논문은 인준함.

2013년 8월 23일



목 차

I 서론	1
1. 연구의 필요성	1
2. 연구의 목적	4
3. 연구문제	4
4. 연구의 제한점	5
II. 이론적 배경	6
1. 해양관광	6
1) 해양관광의 개념 및 정의	6
2) 해양관광의 분류	13
3) 해양관광의 특성	17
4) 해양관광의 동향과 전망	21
2. 해양스포츠	24
1) 해양스포츠의 개념	24
2) 해양스포츠의 분류	24
3. 부산의 해양관광	30
1) 부산의 해양관광 참여인구 전망	30
2) 부산의 해양관광자원	30
3) 부산의 해양관광 발전 잠재력	31
4) 부산의 해양관광의 문제점	32

III. 연구방법	33
1. 연구대상	33
2. 조사도구	36
3. 자료처리방법	42
IV. 연구 결과	43
1. 성별에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	43
2. 분야에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	49
3. 경력에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	55
4. 횟수에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	61
5. 1일 참여시간에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	66
V. 논의	71
1. 성별에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	71
2. 분야에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	73
3. 경력에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	77
4. 횟수에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	80
5. 1일 참여시간에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이	82
VI. 결론 및 제언	88
1. 결론	88
2. 제언	90
참고문헌	91
부 록	96

표 목 차

〈표 2-1〉 해양관광의 의미로 사용되는 3가지 영문의 사전적 의미 비교	7
〈표 2-2〉 국가별 인터넷 포털사이트 검색어 노출 건수 비교	7
〈표 2-3〉 여러 학자들의 해양관광에 대한 개념 및 정의	11
〈표 2-4〉 해양관광 3개 콘텐츠 분류	15
〈표 2-5〉 해양관광의 관광자원의 유형별 분류	16
〈표 2-6〉 각종 해양스포츠 장비의 특성에 따른 분류	25
〈표 2-7〉 각종 해양스포츠 운동문화에 따른 분류	26
〈표 2-8〉 수상레저안전법에서 정의하는 해양스포츠 기구	27
〈표 2-9〉 부산의 향후 해양관광 참여인구 전망	30
〈표 2-10〉 부산지역 해양관광의 분류에 따른 문제점	32
〈표 3-1〉 연구대상자의 인구 통계적 특성	34
〈표 3-2〉 연구대상자의 이용형태	35
〈표 3-3〉 조사도구의 구성	38
〈표 3-4〉 조사도구의 신뢰도	40
〈표 4-1〉 성별에 따른 저해요인의 차이	43
〈표 4-2〉 성별에 따른 매력속성의 차이	45
〈표 4-3〉 성별에 따른 만족도의 차이	46
〈표 4-4〉 성별에 따른 활성화방안의 차이	47
〈표 4-5〉 분야에 따른 저해요인의 차이	49
〈표 4-6〉 분야에 따른 매력속성의 차이	51
〈표 4-7〉 분야에 따른 만족도의 차이	52

〈표 4-8〉 분야에 따른 활성화방안의 차이	53
〈표 4-9〉 경력에 따른 저해요인의 차이	55
〈표 4-10〉 경력에 따른 매력속성의 차이	57
〈표 4-11〉 경력에 따른 만족도의 차이	58
〈표 4-12〉 경력에 따른 활성화방안의 차이	59
〈표 4-13〉 횟수에 따른 저해요인의 차이	61
〈표 4-14〉 횟수에 따른 매력속성의 차이	62
〈표 4-15〉 횟수에 따른 만족도의 차이	63
〈표 4-16〉 횟수에 따른 활성화방안의 차이	64
〈표 4-17〉 1일 참여시간에 따른 저해요인의 차이	66
〈표 4-18〉 1일 참여시간에 따른 매력속성의 차이	67
〈표 4-19〉 1일 참여시간에 따른 만족도의 차이	68
〈표 4-20〉 1일 참여시간에 따른 활성화방안의 차이	69

그 립 목 차

〈그림 2-1〉 해양관광의 개념을 충족시키는 3요소를 통한 예시	12
〈그림 2-2〉 세계 관광객 수의 연도별 증감 (2008~2012년)	19
〈그림 2-3〉 일본 국내보트생산량과 가계 저축률 비교	20
〈그림 2-4〉 해양산업 분야 경제 변화(1990~2000년)	23
〈그림 2-5〉 부산의 해양관광 자원	31



A Study on the Revitalization of Marine Sports
for the Development of Marine Tourism in Busan

Gun Woo Kim

Department of Physical Education, The Graduate School,
Pukyong National University

Abstract

The purpose of this study is to analyze marine sports activities' hindrance factor, attractive attribute, satisfaction and revitalization, and to suggest the revitalization of marine sports for development of marine tourism in Busan. For this, it has been conducting survey to 350 people who participated in marine sports in Busan from October 2012 to April 2013.

According to SPSS/PC⁺Win. 15.0 as data processing, it is conducted an analysis of frequency on research participants' general characteristic and using pattern, and conducted verifying confidence to verify measurement tool's reliability. Furthermore, it is also conducted T-Test and One-Way ANOVA to verify difference between hindrance factors, attractive attribute, satisfaction and revitalization and Duncan law for post-hoc comparison.

The major research results through these analyzing processes were same as followings.

First of all, the difference of hindrance factors in terms of gender is "lack of awareness about marine sports" and "lack of programs for marine sports activities", and the difference of attractive attribute in terms of gender is "where the weather is superior", "superb natural landscape such as sea and mountain", "the place is convenient to get close to coordinate tourist attraction", "the place where people are kind" and "the place is good for

shopping to be adjacent to major city”. Furthermore, the difference of satisfaction in terms of gender is “revisitation for participating in marine sports”, and the significance difference of revitalization in terms of gender is “need for marketing and information for marine sports activities”.

Second of all, the difference of hindrance factors in terms of field is “a high cost to participate in marine sports including renting equipment”, “lack of equipment that allows people to participate in marine sports”, “marine sports is time-consuming activity” and “marine sports activity is unsafe”, and the difference of attractive attribute in terms of field is “superb natural landscape such as sea and mountain”, “the place where is able to enjoy hot-spring”, “convenient place to tour other areas” and “the place is well-equipped such as accommodation, food, transport and other facilities”. As well as, the difference of satisfaction in terms of field is “the satisfaction of program towards participating in marine sports”, and the significance difference of revitalization in terms of field is “need to strengthen accessibility for enjoying marine sports”, “need to promote excellent leader in marine sports” and “need for marketing and information for marine sports activities”.

Third of all, the differences of hindrance factors in terms of career is “a high cost to participate in marine sports including renting equipment”, “lack of facilities that allow people to participate in marine sports” and “the awareness of a high cost in marine sports”. As well as, the differences of attractive attribute in terms of career is “where the weather is superior”, “superb natural landscape such as sea and mountain” and “the place conveniently situated with major city”. Finally, the difference of satisfaction in terms of career is “the satisfaction of program towards participating in marine sports” and “revisitation for participating in marine sports”, and there are significant differences in all sub factors of revitalization in terms of career.

Fourth of all, the difference of hindrance factors in terms of number of times is “a high cost to participate in marine sports including renting equipment”, “lack of facilities that allows people to participate in marine sports” and “a brief span of doing marine sports activities”, and the difference of attractive attribute in terms of number of times is “where the weather is superior”, “the place where is able to be possible to do experience in natural such as ocean and mountain activities” and “superb natural landscape such as sea and mountain”. Finally, the difference of satisfaction in terms of number of times is “the satisfaction of program towards participating in marine sports”, “after participating in marine sports, satisfaction about accommodation” and “revisitation for participating in marine sports”, and there are significant differences in all sub factors of revitalization in terms of number of times.

Finally, the difference of hindrance factors in terms of time of participation in one day is “marine sports activity is unsafe” and “the awareness of a high cost in marine sports”, and the difference of attractive attribute in terms of time of participation in one day is “where the weather is superior” and “the place where is able to be possible to do experience in natural such as ocean and mountain activities”. As well as, the difference of satisfaction in terms of time of participation in one day is “satisfaction about kindness of people when participating in marine sports” and “revisitation for participating in marine sports”. Finally, the significance difference of revitalization in terms of time of participation in one day is “need for revitalization in marine sports such as promoting marine sports equipment store”, need for development of various marine sports programs and events in relation to marine sports”, “need to strengthen accessibility for enjoying marine sports”, “need to promote excellent leader in marine sports”, “need for marketing and information for marine sports activities” and “need for operation of marine sports training program”.

I. 서론

1. 연구의 필요성

지난 2012년 세계관광객의 수는 2011년 9억 9,600만 명에서 4% 증가한 10억 3,500만 명으로 역사상 처음으로 10억 명이 넘는 놀랄만한 기록을 달성했다. 그중 아시아와 환태평양 국가들은 전년 대비 7% 성장하여 전 세계에 걸쳐서 가장 높은 성장률을 기록했으며, 주목할 만 한 점은 계속되는 경제위기 속에서도 2013년 세계 관광객의 수는 3~4% 증가할 것으로 전망을 했고 특히, 아시아와 환태평양 지역의 관광객 수는 약 5% 증가할 것으로 전망했다(UNWTO, 2013).

또한 오늘날 관광산업 분야는 전 세계에서 일어나고 있는 높은 실업률을 해결하기 위해 일자리 창출에서 중요한 비중을 차지하고 있다. 이 분야는 전 세계 GDP의 9%(6조 달러)를 차지하며 1억 2,000만개의 직접적 일자리와 1억 2,500만개의 간접적 일자리를 창출한다. 그리고 관광산업의 일자리는 경제위기에도 불구하고 계속해서 늘어나서 오는 2022년에는 10개의 직업 중 1개가 관광산업과 관련된 직업이 될 것으로 전망했다(Blanke and Chiesa, 2013).

1994년 ‘UN해양법’ 협약의 발효로 연안국의 해양관할권이 12해리 영해에서 200해리 배타적경제수역(EEZ)으로 확대되면서 세계 각국은 21세기 국부창출의 전쟁터인 해양의 관할권 확보를 위해 치열한 경쟁을 전개하게 되었으며, 이후 1998년 ‘세계 해양의 해’가 선포되면서 해양은 본격적인 명제로 부각되었다(지삼업, 2013).

이처럼 21세기에 해양의 중요성이 부각되는 이유는 해양은 앞으로 인류가 풀어야 할 숙명의 과제인 식량문제, 자원문제, 환경문제를 해결할 마지막 보루이

기 때문이다. 그리고 현대과학기술의 최대과제는 바로 우주개발과 해양공간의 활용이라고 말할 수 있을 것이다. 우주개발이 소수의 한정된 사람에 의해 멀리 떨어진 공간에서 행하여지는 것이라면 해양활용은 우리들과 가까운 곳에서 다수의 일상생활과 밀접한 영향을 미치며 행하여지고 있다(기요미쥬 후지, 1999). 다시 말해서 해양은 현재 우리가 접근 가능한 영역으로 점차 중요성이 증대되고 있음을 의미한다.

지난 30년간 연평균 12%의 성장세를 보이고 있는 관광산업은 지출 면에 있어서 세계 3대 산업 중 하나이고 전 세계 고용의 약 10.5%를 차지하고 있다. 그리고 이러한 관광산업 중에서도 특히 해양관광산업이 고용 면에서 가장 뚜렷한 증가세를 보이고 있다(최도석·유정우·최윤찬, 2011).

또한 1인당 국민소득과 여가시간이 증대되면서 해양관광에 대한 선호도가 매우 빠른 속도로 높아지고 있다. 특히, 우리나라의 아름다운 해안이 외국인에게도 알려지기 시작해 이제는 국내·외 관광객을 상대로 해양관광 개발을 활성화할 때이다. 이를 계기로 중앙 정부 및 해안지역 지방자치단체는 해안선을 따라 ‘U’ 형 해양관광벨트 조성을 통해 마리나·해양리조트 조성 등 야심찬 계획을 수립했다. 이러한 해양관광벨트 조성 사업은 2007년 동서남해안권 및 내륙적 발전 특별법의 시행으로 추진이 더욱 가속화되고 있다(이원갑·이종훈·홍장원·이윤정·현우용, 2010).

뿐만 아니라 최도석 외 2명은 전문가를 대상으로 한 설문조사에서 부산이 가장 선도적으로 육성해야 할 해양산업의 종류는 해양관광·해양스포츠산업이 총 응답자의 48%로 총 7개 해양산업 중 절반에 가까운 높은 수치를 보여 부산의 선도 육성해양산업으로 해양관광산업을 삼아야 한다고 지적하고 있다.

특히 한반도의 지리적 여건은 해양관광국으로서의 유리한 조건을 가지고 있다고 볼 수 있다. 삼면이 바다에 접해있는 우리나라는 인구의 약 30%가 해안유역

에 거주하고 있어 인문환경이 우수하고, 1만 2천km에 달하는 리아스식 해안선, 세계 5대 갯벌자원, 350여개소의 크고 작은 해수욕장, 2,240여개소의 어항과 포구, 3,170여개의 섬, 풍부한 해안경관지와 낚시터는 물론 약 4천여척의 낚시어선, 약 70여 곳의 해양관련 축제 및 해양스포츠 공간 등이 있어서 관광자원이 풍부하다(김성진, 2010).

우리나라도 국민소득 향상, 근로시간 단축에 따른 여가시간의 증가, 핵가족화, 자동차 보급 증가에 따른 삶의 질적인 향상을 추구하는 의식구조 변화로 다양한 여가활동을 추구하고 있는데 특히 해양스포츠 활동에 대한 관심이 고조되고 있다. 이에 따라 우리나라의 해양스포츠 활동 인구는 계속해서 증가하고 있으며, 특히 세일링요트, 모터요트, 수상오토바이, 스포츠잠수 등 연안해 내의 해양공간을 무대로 하는 해양스포츠 활동이 급증하고 있다. 특히 해양스포츠를 즐기는 20~30대 세대가 늘어나면서 여가패턴도 적극적이고 모험적 형태로 다양하게 발전해 나가고 있다(최도석·김경수·오재환·김영표, 2009).

선행연구 동향을 살펴보면 우리나라의 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 활성화 방안 연구로서는 손종구(2003)의 “해양스포츠를 통한 관광산업 활성화 방안”, 이호재(2007)의 “해양관광 산업을 위한 해양스포츠 활성화 연구”, 신경원(2007)의 “해양체험관광을 위한 해양스포츠 활성화 방안”, 유상준(2009)의 “해양레저스포츠 활성화방안에 관한 연구”, 이진모(2009)의 “해양레저스포츠 산업 발전전략에 관한 연구” 등이 있다. 그리고 지역적 특성에 따른 해당 지역의 해양스포츠 활성화방안에 관한 연구로는, 원영덕(2008)의 “제주지역 해양관광 발전방안에 관한 연구”, 양성은(2009)의 “여수지역 해양관광 촉진을 위한 해양스포츠 활성화 전략” 등이 있다. 그러나 부산지역에 대한 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 활성화방안 연구는 미흡한 실정이다.

따라서 지금까지의 부산은 우수한 해양관광자원을 많이 보유하고 있음에도 불

구하고 해양자원의 활용도가 매우 낮고 단순 어업공간이나 화물선 운항의 해상 물류공간과 같은 전통적 해양산업에 충력을 기울여 왔다. 그러나 오늘날 가장 급부상하고 있는 미래의 신 성장 동력인 해양관광의 발전을 위해 부산을 사람 중심의 새로운 해양 창조경제공간으로 창출하기 위한 방안으로서 해양스포츠 활성화방안 모색의 필요성이 제기된다고 하겠다.

2. 연구의 목적

부산의 선도 육성해양산업인 해양관광 발전을 위해 해양스포츠 활동에 대한 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안 요인을 제시하고, 국내·외 선행연구를 분석하여 부산지역 해양관광 발전을 위한 실질적이고 효율적인 해양스포츠 활성화방안을 마련하기 위한 기초 자료를 제공하는데 그 목적이 있다.

3. 연구문제

이 연구의 목적을 달성하기 위한 연구 문제는 다음과 같다.

- 1) 부산지역 해양관광 발전을 위하여 인구통계적 특성에 따른 해양스포츠 활동의 저해요인의 차이는 어떠한가?
- 2) 부산지역 해양관광 발전을 위하여 인구통계적 특성에 따른 해양스포츠 활동의 매력속성의 차이는 어떠한가?
- 3) 부산지역 해양관광 발전을 위하여 인구통계적 특성에 따른 해양스포츠 활동의 만족도의 차이는 어떠한가?
- 4) 부산지역 해양관광 발전을 위하여 인구통계적 특성에 따른 해양스포츠 활동의 활성화

방안의 차이는 어떠한가?

- 5) 부산지역 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 활성화방안(저해요인, 매력속성, 만족도)은 어떠한가?

4. 연구의 제한점

이 연구를 수행함에 있어 연구대상지역과 조사대상의 선정에서 나타나는 문제들로 인하여 다음과 같은 제한점이 있다.

첫째, 이 연구는 해양관광 3개 프로그램 중 스포츠형에 해당하는 해양스포츠 활성화를 위하여 해양스포츠 경험자 위주로 설문지를 배포한 결과, 표본이 주로 20대의 대학생에게 편중되었기 때문에 연구의 결과를 모든 사람들에게 일반화하는데 한계가 있다.

둘째, 이 연구는 연구대상선정을 부산지역으로 국한하였기 때문에 이 연구결과가 타 지역이나 우리나라 전체의 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 활성화방안으로 일반화시키는데 제한적 이해와 해석이 요구된다.

II. 이론적 배경

1. 해양관광

1) 해양관광의 개념 및 정의

해양관광의 개념 및 정의를 정확하게 정립하기 위해서는 용어의 사전적 의미를 먼저 살펴볼 필요가 있다. 해양관광은 국문으로서의 해양(海洋), ‘넓고 큰 바다’ 또는 ‘지구 표면의 약 70%를 차지하는 수권(水圈)으로, 태평양·대서양·인도양 따위를 통틀어 이르는 말’이라는 명사와, 관광(觀光)으로서는 ‘다른 지방이나 나라에 가서 그곳의 풍경, 풍습, 문물 따위를 구경함’이라는 명사가 합쳐진 복합명사이다(네이버국어사전, 2013). 현재 국어사전에서 ‘해양관광’의 개념 및 의미를 설명하는 사전은 부재하다. 이는 우리나라의 해양관광의 역사가 비교적 길지 않아 학문적 연구도 많이 선행되지 않았기 때문에 우리나라 보다 해양관광의 역사가 길고 학문적 연구가 많이 선행된 유럽, 미국, 호주, 뉴질랜드와 같은 해양관광 발전국의 자료를 검토할 필요가 있다.

해양관광은 영문으로 ‘Marine Tourism’, ‘Coastal Tourism’, ‘maritime Tourism’, ‘Oceanic Tourism’ 등 세계 각국에서 다양하게 사용되고 있다. 해외에서 가장 많이 사용되는 용어는 ‘Marine Tourism’, ‘Coastal Tourism’ 그리고 ‘Maritime Tourism’ 순이다. 다음의 <표 2-1>에서 용어의 사전적 의미를 살펴보면 ‘coastal’이 오직 위치상의 의미를 포함하는 반면, ‘marine’과 ‘maritime’은 위치상의 의미뿐만 아니라 ‘바다와 관련된’이라는 의미도 포함하고 있어 보다 넓은 의미로 사용된다고 볼 수 있다. 경우에 따라 연안의

의미가 강할 경우 Coastal Tourism을 주로 사용하기도 한다. 또한 해양관광이 주로 행해지는 장소가 대양(외양)에 가까운 크루즈, 세일크루저요트와 같은 외양활동을 관심의 대상으로 할 때는 Oceanic Tourism을 사용하기도 한다.

<표 2-1> 해양관광의 의미로 사용되는 3가지 영문의 사전적 의미 비교

용어	한국 영어사전	미국 영영사전	영국 영영사전
marine	바다의, 해양의, 배의, 해상의~	바다와 외양에 관련된~	바다와 관련된~ 바다에 있는~
coastal	해안(연안)의~	해안이나 인접한 육지의~	해안이나 인접한 육지의~
maritime	바다(해양)의~, 배의~ 바다에 접한~, 해안의~	바다와 관련된~, 바다에 인접한~	바다와 관련된 ~

출처: 한국 영어사전(<http://www.endic.naver.com>)
미국 영영사전(<http://www.merriam-webster.com>)
영국 영영사전(<http://www.oxforddictionaries.com>)

<표 2-2> 국가별 인터넷 포털 사이트의 검색어 노출 건수 비교

(단위: 천건)

검색 사이트	marine tourism	coastal tourism	maritime tourism
구글 미국	42,300	60,700	25,600
구글 영국	42,200	26,200	33,300
구글 호주	48,600	34,900	35,800
구글 한국	48,900	26,700	35,500

출처: 인터넷 포털사이트 구글닷컴 검색결과(2013년 3월 10일 검색결과)
구글 미국 (<http://www.google.com>), 구글 영국 (<http://www.google.co.uk>)
구글 호주 (<http://www.google.com.au>), 구글 한국 (<http://www.google.co.kr>)

앞의 <표 2-2>는 각 국가별로 가장 널리 사용되는 인터넷 포털사이트에 여러 가지 해양관광 영문표기법으로 검색한 결과를 나타낸 자료이다. 검색한 결과 뉴스, 도서 그리고 종합검색 결과의 수(數)를 바탕으로 미국은 ‘Coastal Tourism’, 유럽과 오세아니아는 ‘Marine Tourism’ 그리고 일부 유럽 국가와

미국의 몇몇 주에서는 ‘Maritime Tourism’ 을 주로 쓰는 것으로 나타났다. 한편 국내에서는 ‘Marine Tourism’ 이 가장 널리 사용되는 용어인 것으로 나타났다.

‘Coastal tourism’ 의 개념은 도시지역 해변친수공간과 앞바다에서 행해지는 관광, 레저 그리고 여가를 위한 활동 등을 포괄적으로 포함한다. 여기에는 해안 관광 발전과 관련된 숙소, 식당, 식품업, 별장 등과 해안관광의 발전을 돕는 기반시설인 소매업, 마리나 등이 포함된다. 또한 여가선용을 위한 보팅, 해안과 해양의 생태관광, 크루즈, 수영, 스포츠피싱, 스노클링, 다이빙 등도 포함된다.

‘Marine Tourism’ 은 해안관광의 개념과 밀접한 관련이 있으면서도 심해낚시와 요트 항해와 같이 외양에서 행해지는 관광도 포함하고 있다. 게다가 ‘Maritime Tourism’ 은 ‘Ocean Tourism’ 과 ‘Marine Tourism’ 을 포괄·함의하는 광의적 개념으로 해안지역에서 행해지는 관광은 물론 요트 세일링과 같은 외양의 해양관광 활동도 포함한다.

뉴질랜드의 Orams(1999)는 해양관광을 ‘관광객이 실제 거주하는 공간에서부터 벗어난 여행을 포함하고, 해양환경이 주최가 되거나 해양환경에 초점을 맞추는 여가활동(해양환경의 공간이 염분이 있고 조수의 영향을 받을 때)’ 이라고 정의한다. 이러한 정의는 생물학적 근거와 오락적 근거에서 더욱 더 의미가 있으며, 육상에서의 행해지는 고래관광, 암초건기, 크루즈선 체험 등과 같은 해변에서 행해지는 활동 또한 해양관광과 해안관광의 전체적인 범위 내에 포함해야 함을 강조한다(Hall, 2001). 이처럼 해양관광의 발전국 조차도 Marine Tourism, Coastal Tourism 그리고 Maritime Tourism 등 여러 가지 용어를 사용하는 등 의미를 정확하게 정의하지 못하고 있는 실정이다.

국내·외에서 일반적으로 관광의 하위분류인 해양관광을 정의하는 방법은 매우 다양하다. 일반적인 관광의 정의에는 많은 국가와 단체들이 의견일치를 보

이는 반면에, 해양관광의 정의는 다양하며, 이 정의를 내리기 위한 방법론조차도 아직까지 뚜렷하지 않다. 호주 해양과학부(AIMS)는 해양관광의 정의를 내리기 힘든 이유 중 하나로 해양관광의 주체가 상품과 서비스를 제공하는 공급자(생산자)가 아닌 소비자(관광객)이기 때문에 다른 산업에 비해 정의하기 어려움이 따른다고 했다. 또한 해양관광을 정의하는 방법론을 결정하는 가장 중요한 원리로 해양관광 활동이 행해지는 시간보다 동기를 선택한다(AIMS, 2008).

용어나 주제를 정확하게 정의내릴 때에는 일부 개념 조작과정을 거쳐야 하는 것은 어쩔 수 없는 일이라고 하더라도, 그것만으로는 모든 어려움이 말끔하게 해소되지는 않는다. 특히 물(water) 생성의 매커니즘은 배제시킨 채 단지 염분 함유(3.5%) 여부와 자연의 물 기준으로 담수와 해수를 구분지기를 비롯하여 하천유출의 담수와 해수가 서로 만나 혼합하는 경계면인 『밀도계면』등을 어떤 기준으로 명쾌하게 구분 지을 것인가 하는 문제는 사실상 애매모호함에 따라 조금은 억지스럽고 헛갈리는 측면마저 내포하고 있는 해양관광분야에 대한 개념 정립 작업은 더 더욱 어려울 수밖에 없다.(지삼업, 2012).

Orams(1999)는 해양관광의 정의를 엄밀하게 내리기 힘든 이유로 인간은 육상 생물이고, 그 결과로 해양환경에 중점을 둔 많은 활동들이 실제로 육상에서 발생하기 때문이라고 했다. 또한 해양관광을 너무 엄밀하게 정의하면 해양에 완전히 의존되는 많은 활동들(던질낚시, 바닷가에 밀려온 것을 수집하는 활동 등)은 배제될 수 있으며, 반대로 너무 자유롭게 정의하면 해양환경에 거의 관련 없는 많은 활동들(해양관련 영화시청, 해변조깅 등)이 포함될 수도 있다고 정의의 어려움을 언급했다.

Basiron(1997)은 해양관광의 개념을 레저 활동과 관계없는 여행을 제외한 여행과 관광의 개념을 포함한다고 했다. 다시 말해 모든 관광은 여행을 수반하거나 포함하지만 모든 여행이 관광은 아니다. 그가 주장하는 가장 일반적인 관광의

정의는 “그들이 거주하는 환경과 활동에서 벗어난 장소에서 일시적인 단기 이동”이다. 이 정의를 해양관광산업에 접목했을 때 해양관광은 “그들의 거주하는 환경과 활동에서 벗어난 장소에서 해양환경(장소)내에서의 일시적인 단기 이동”이 된다. 그러나 경제적 측면으로 정의했을 때, 전통적인 경제영역에 따라 해양관광 분야를 더욱 더 명쾌하게 정의할 수 있으며 해상교통, 호텔, 식당, 리조트, 해양스포츠 그리고 여가활동 등과 같은 활동을 포함했다.

지삼업(2012)은 해양관광은 연안해(해양)의 해양자원을 기반으로 해양관광요구에 부응하기 위한 해안지역의 개발 및 계획의 혼합체이며, 해양관광객이 여가에 거주하는 공간으로부터 벗어난 일시적 여행을 포함하고, 밀도계면을 기준, 염분이 일부(완혼합) 함유되고 조석간만의 차에 영향 받는 연안해·해안·도서 지역에서, 건강을 다지고, 놀이를 하며, 관광(람)하는 것을 비롯하여 관광객들의 관심이 송두리째 해양자원에 맞춰지는 스포츠형, 레저(놀이)형, 관광(람)형 활동들이 이뤄지는 가운데 연안해의 해역기상에 절대 지배받는 등 관광의 목적, 활동 공간, 형태 등에 따른 인간의 경험체계이거나 또는 정보, 교통, 해양관광지를 포함하는 혼합과정이라고 정의한다.

<표 2-3>은 앞서 밝힌 해양관광의 정의를 포함하여 많은 해양관광 관련 학자들이 밝힌 해양관광의 정의 및 개념을 소개했다. 해양관광분야 전문가들의 개념 및 정의를 살펴볼 때 일부 전문가를 제외하면 명쾌하게 선명성을 드러내지 못하고 있을 뿐만 아니라 일관된 정의도 내놓지 못하고 있다. 또한 ‘관광산업’과 ‘해양산업’은 국어사전에서 정확한 정의를 확인할 수 있지만, ‘해양관광’은 설명되어있지 않다. 이러한 사실은 우리나라의 해양관광의 역사가 다른 산업에 비해 비교적 짧기 때문에 학문적 연구가 많지 않기도 하지만, 해양관광의 복잡성으로 개념정의를 그 만큼 어렵다는 측면을 시사하고 있다고 봐야 한다.

〈표 2-3〉 여러 학자들의 해양관광에 대한 개념 및 정의

분류	자료출처	정의
국내	지삼업 (2012)	거주지를 벗어난 일시적 여행을 포함하고, 해변친수공간을 중심으로 스포츠형, 레저형, 관광형 활동이 이루어지는 가운데 해역기상과 해양환경에 절대적 영향을 받는 등 관광의 목적, 공간, 형태 등에 따른 특정 해변이나 섬에서 발생하는 인간의 경험체계이거나 정보, 교통, 해양리조트(숙박), 새로운 개념의 해양관광단지(마리나)를 포함하는 혼합체
	이승길 (2012)	해양관광은 해중(海中), 해변(海邊), 해수면(海水面) 등 바다를 주요 대상으로 관광활동을 즐기는 측면과 해안지구(waterfront)와 해안 인근지역을 중심으로 관광 상품이 공급되고 소비되는 다양한 활동
	김성혁, 김용일, 오재경 (2012)	해안과 연안, 해상 그리고 도서를 포괄하는 해양공간에서 이루어지는 휴양 및 레크리에이션 활동
	고계성 (2011)	해양관광의 사전적 의미는 다른 지방이나 다른 나라의 넓고 큰 바다에 가서 그곳의 풍경, 풍습, 문물 따위를 구경하는 행위, 해역과 연안에 접한 단위 지역사회에서 일어나는 관광목적의 활동
	김영준 (2007)	관광동기를 목적으로 일상생활에서 벗어나 해변, 해상, 해중, 해저에 의존하거나 연관된 관광활동
	해양수산부 (2006)	해양과 도서, 어촌, 해변 등을 포함하는 공간에 부존하는 자원을 활용하여 일어나는 관광 목적의 모든 활동
국외	신동주·신혜숙 (2005)	해안선에 인접한 육지와 바다의 공간에서 해양 레크레이션 행위를 하는 활동
	Collins (2008)	물과 인접하고 연안과 관련된 모든 활동을 포함하며, 사륜드라이빙, 해변캠핑, 씨카약, 해양생물 관찰, 스포츠피싱, 경관 구경 여행 같은 넓은 범위의 활동
	Marine Institute (2005)	해수면과 내수면에서 이루어지는 낚시, 세일링, 보팅, 해양스포츠, 유람선 등을 포함하는 활동. (단, 여행, 숙박, 해수욕은 포함하지 않음)
	Hall (2001)	해양과 해변에서 이루어지는 관광, 여가, 레크리에이션 지향적 활동
	Pagh (1996)	해양과 해변에서 이뤄지는 여가활동을 창출하는 관광·레저의 모든 범주를 포함하는 활동과 연안 근처의 지역과 그 지역의 문화를 체험하고 배우는 모든 활동
	Orams (1999)	관광객이 거주하는 공간에서부터 벗어난 여행을 포함하고, 해양환경이 주취가 되거나 해양환경에 초점을 맞추는 여가활동 (해양환경은 염분이 함유되고 조수에 관련이 있는 환경으로 정의)
	Brison (1997)	관광객이 거주하는 환경과 활동에서 벗어난 장소에서 해양환경(장소)내에서의 일시적인 단기 이동

출처: 지삼업(2012), 해양관광론 플러스, p. 45~46. 〈표 1-4〉를 재구성

따라서 이 연구에서는 해양관광의 개념 및 정의에 대한 이해를 돕기 위해서 Orams(1999), 해양수산부(2006), 김영준(2007), 지삼엽(2012) 등이 제시한 해양관광의 정의를 참고하여 오늘날 세계 각국이 제시하는 다양한 해양관광의 개념을 일목요연하게 파악할 수 있도록 <그림. 2-1>과 같이 제시했다.



<그림. 2-1> 해양관광의 개념을 충족시키는 3요소를 통한 예시

해양관광의 개념은 관광이 행해지는 장소, 관광의 목적 그리고 활동의 형태가 모두 충족될 때 성립될 수 있다. 이 세 가지 요소 중 하나라도 충족되지 않을 시에는 해양관광이라고 정의하기 다소 무리가 있다. 예를 들어 ‘여가를 목적으로 강가에서 낚시를 하는 관광객’은 장소요소가 충족되지 않아 해양관광을 행하고 있다고 볼 수 없으며, ‘여가를 목적으로 바다에서 자전거를 타는 관광객’은 형태요소가 충족되지 않고, ‘생업(일)을 목적으로 바다에서 낚시를 하는 낚시꾼’은 목적요소를 충족하지 않아 해양관광 활동이라고 정의하기 어렵다.

2) 해양관광의 분류

해양관광의 종류는 매우 다양하게 분류할 수 있으나, 현재로서는 해양관광의 세부기능을 담아내는 제대로 된 해양관광 분류체계가 정립되어 있지 않다. 이는 해양관광의 개념 및 정의의 모호함에서 비롯된다. 해양산업 중에서도 해양관광 분야의 경제적 가치를 측정하는 것이 가장 어렵지만, 해양관광이 해양지역과 해안지역에 미치는 경제적 파급효과가 상당하기 때문에 그 중요성은 반드시 인식되어야 한다. 해양관광의 경제적 파급효과를 측정하는 것이 어려운 이유는 이 분야를 정의할 수 있는 정확한 정의가 없기 때문이다. 또한 관광산업이나 다른 산업의 경우, 분류하는 기준이 생산자인 반면에 해양관광 산업은 소비자에 의해서 분류되기 때문에 다른 산업과는 분류체계가 다소 다르다. 이는 세계 각국은 물론 국가 내 지역 간 일관되고 상호 비교 가능한 자료를 수집하여 해양관광의 경제적 가치를 측정하기가 사실상 어렵다는 뜻도 된다(AIMS, 2008). 실제로 영국의 유명컨설팅 회사인 더글라스 웨스트우드(Douglas-Westwood Limited) 또한 해양관광 분야가 전 세계 국가 간 상호비교 가능한 통계자료 데이터가 만들어져 있지 않기 때문에 정확한 정보를 얻기 가장 힘든 분야 중 하나라고 말한다.

해양관광의 유형은 단순히 경관을 감상하거나 해변에서 일광욕을 하는 등의 휴양성 해양활동에서부터 활동성이 강한 서핑 등과 같이 다양한 형태가 있다. 최근 들어 레크리에이션 활동 자체가 개성화, 복합화 되어가고 있고, 이러한 활동의 가능성은 해당 지역의 환경, 자원조건에 따라서 매우 다양하게 전개될 수 있다(최도석·심미숙, 2004). 그렇기 때문에 해양관광의 활동유형은 세계 각국, 단체 그리고 학자들에 따라 다양한 관점에서 분류될 수밖에 없다.

김영준(2007)의 연구에서 해양관광의 유형은 관광시장과 관광자원을 기준으로

구분할 수 있는데 관광시장 측면에서는 해양의존형과 해양연관형으로, 관광자원 측면에서는 자연자원과 인문자원으로 대별할 수 있다. 관광시장 측면에서의 해양의존형은 해양과 직접 연관되는 형태로서 스포츠형, 휴양형, 유람형으로 재구분되며 해양연관형이란 해양과 간접적으로 관련이 있는 활동유형을 의미한다. 관광자원 측면에서는 해수욕장, 바다, 철새도래지 등 자연자원을 관광대상으로 경관미와 위락적 기능을 활용하는 유형과 사회·문화적 자원이나 산업자원을 소재로 관광활동이 이루어지는 유형으로 구분하였다.

양성은(2009)은 해양관광을 활동유형과 공간적 구성에 따라 분류하였다. 활동유형에 따라서는 스포츠형(서핑, 보트, 요트, 다이빙 등), 휴양형(해수욕, 낚시, 경관감상 등), 유람형(크루즈, 해저탐사 등) 등으로 구분하고 있다. 또한 공간적 구성에서는 육지부(해변, 해안선, 절벽, 암벽), 해안지역(해수욕장), 해상과 해중지역(해양스포츠 활동 지역) 등의 3지역으로 구분할 수 있다.

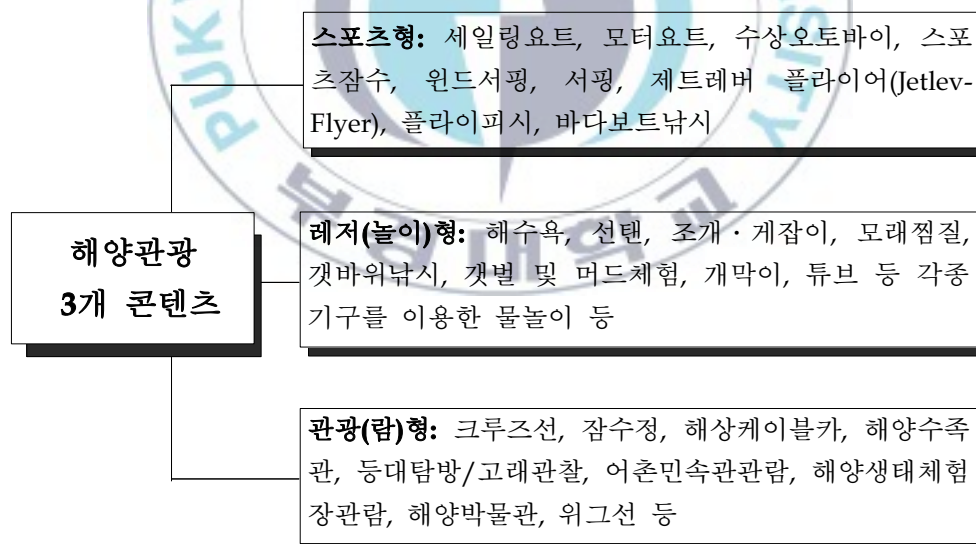
해양관광을 활동의 유형에 따라 활동적, 자연적, 사회·문화적, 특별 활동적 해양활동으로 구분한다. 활동적 해양관광에는 서핑, 윈드서핑, 낚시, 스포츠잠수 그리고 바다수영이 있고, 자연적 해양관광에는 해양자원관광(탐)과 갯벌체험이나 맨손고기잡이와 같은 생태관광이 있으며, 사회·문화적 해양관광에는 어촌지역의 전통축제, 지역축제, 박물관이 있고, 마지막으로 특별 활동적 해양관광에는 윈드서핑 및 요트대회, 낚시대회가 해당한다(이재곤, 2005).

또한 해양관광은 활동의 유형에 따라 소모성활동과 비소모성활동으로 구분할 수 있다. 소모성활동에는 낚시, 조개잡이 등 자원을 소모하는 활동이 포함되고, 비소모성활동에는 수영, 다이빙, 보팅, 서핑, 윈드서핑, 수상오토바이, 스노클링 등이 포함된다(Pratt, 2009).

이와 같은 연구사례를 보면, 대체적으로 해양관광은 활동의 유형과 관광자원의 유형에 따라 인식되어 구분되고 있다.

활동의 유형은 해양관광 3개 콘텐츠에 따라 구분되는데 ‘스포츠형’에는 동력·무동력·피견인 종목으로 각각 분류하는 가운데 세일링요트, 모터요트, 수상오토바이, 윈드서핑, 해양카약, 해양조정, 씨워킹, 수상스키, 웨이크보드, 패러세일링, 카이트보드, 서핑, 스포츠잠수(스킨·스쿠버다이빙), 제트레버 플라이어(Jetlev- Flyer), 바다보트(선상)낚시, 플라이피시와 바나나보트를 비롯하여 각종 워터슬라이드(Water Slide)류 등 10여 종류의 각종 해양스포츠가 있다. ‘레저(놀이)형’은 해수욕, 선텐, 조개잡이, 모래찜질, 갯벌 및 머드체험, 개막이, 각종 기구를 이용한 물놀이가 있다. ‘관광(람)형’은 해양관광크루저선, 잠수정, 위그선, 글라스보트(일명 투명카누), 해상케이블카, 수중전망대, 해양수족관관람, 고래관찰, 등대탐방, 어촌민속관관람 등이 있다(지삼업, 2008).

<표 2-4> 해양관광 3개 콘텐츠 분류



출처: 지삼업(2008), 마리아 관리론, 서울: 대경북스, p74.

그리고 관광자원의 유형에 따라 해수욕장, 바다, 철새도래지 등 자연자원을 관광대상으로 경관미와 위락적 기능을 활용하는 유형과 사회·문화적 자원이나 산업자원을 소재로 관광활동이 이루어지는 유형으로 구분할 수 있다(김영준, 2007).

〈표 2-5〉 해양관광의 관광자원의 유형별 분류

구분	내용	활동	자원
자연 자원	자연으로부터 얻어지는 관광대상으로서, 주로 경관미와 위락적 기능을 갖는 자원	해수욕, 경관감상, 해양스포츠 참가 등	해수욕장, 철새도래지, 갯벌, 해양스포츠장소, 해안관광지, 바다낚시터 등
인 문 자 원	지역의 생활양식, 가치관, 문화 등을 반영하는 규범적·문화적·예술적 자원	해양관련 시설관람, 축제 참가, 어촌사적 관람, 어촌 체험 등	해양관련 전시관, 수족관, 지역축제, 바다음식, 어구어법, 어촌사적지, 어촌 등
원	산업활동에 이용되는 시설 중 해양관광의 소재가 될 수 있는 자원	수산물 구입, 해양스포츠 참가 등	어항, 어장, 바다낚시터, 마리나 등

출처: 김성귀(2007), 해양관광론, p.44-42, 재작성

3) 해양관광의 특성

해양관광은 사회·경제적 측면에서 볼 때 일반관광과 동일한 특성을 지니고 있으나 자원, 입지, 자연환경에 미치는 영향 등에 있어서 일반관광과는 구별되는 특성을 지니고 있다.

(1) 다른 산업과 높은 연관성

해양관광은 지리적으로는 어촌, 항만, 도서와 연결될 수밖에 없고, 크루즈관광, 세일링요트, 모터요트 등 조선업 및 보트용품 산업과도 연결된다. 또한 해양생태관광 등은 해양보전지역의 관광자원 이용과 같은 해양환경과도 직결되는 산업이다. 이밖에 해양스포츠 해양휴양에 필요한 해양리조트 등 해변 친수공간 개발 사업이기도 하다(양창호, 2013).

또한 국내에서는 해양과 관련된 시설들이 주로 항만이나 어항 등 산업시설 위주로 개발되거나 진행되고 있어 요트장의 추가개발이나, 해양체험시설장 등의 시설개발이 요구된다(이영진, 2009).

(2) 접근성

해양관광에 있어 고려하여야 할 요인은 관광지의 접근성이다. 해양관광은 보통 표적시장인 도시지역으로부터 멀리 떨어져 있어 접근이 어려운 경우가 많다. 시간에 쫓기는 현대인의 생활양식으로 인해 관광지의 접근 편의성에 대한 요구는 더 커지고 있다. 관광지의 접근성은 구체적으로 항로나 도로, 해로 등의 접근로와 교통 기반시설에 달려있는데 이를 관광지의 루트수용력(Route Carrying Capacity)이라 할 수 있다. 루트수용력은 환경수용력과 함께 교통 요지에 위치하는 경우가 많아서 해양관광을 좌우하는 중요한 요인이다(이재곤, 2005).

최근 지방자치단체에서는 관광개발을 유치하기 위해서 접근성에 대한 부분을 크게 고려하여 기반시설 구축에 집중하고 있으며, 관광개발회사에서도 지역개발과 운영이익을 위해서 접근성을 가장 크게 고려하고 있다. 이점을 충분히 인식하여 지방자치단체에서는 개발회사를 유치하려는 전략보다 접근성 및 기타인프라시설 분을 충분히 검토하여 사업을 추진시키는데 문제가 발생하지 않도록 자원계획을 수립해야 한다(김성진, 2010).

(3) 자연의존적 성향

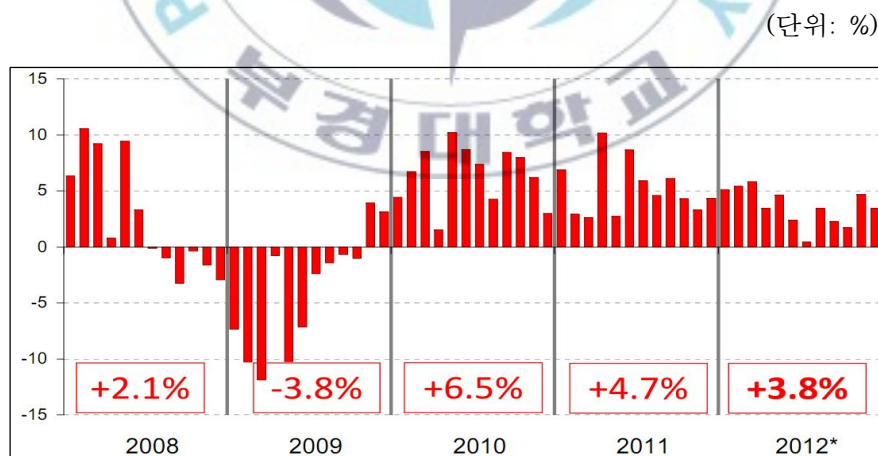
해양은 관광객들에게 매력적인 장소가 되는 독특한 특성을 제공한다. 각각의 해안은 그 곳만의 특성에 따라 자연에서 유일한 3S, 즉 태양, 바다 그리고 모래로부터 창출되는 복합적 특성으로써 다양한 매력을 제공한다(Gosh, 2011).

해양관광은 자연(기후, 풍경, 생태계)과 문화(역사와 문화유산, 예술, 전통 등)에 상당히 의존하는 경향이 있다. 오직 특정한 지역과 환경에서 행해질 수 있는 활동들을 포함한다. 그러므로 멕시코 만에서의 세일링, 호주와 하와이의 비치서핑, 홍해의 스포츠잠수와 같이 일부 지역은 특정한 형태의 관광활동에 특히 적합한 환경 때문에 세계적으로 유명한 지역으로 발전해왔다. 게다가 해안 지역의 관광의 발전은 지역주민의 관심, 지역의 청결상태와 안전, 환율 급등, 지나친 관광개발모델을 포함한 정치적 요소 또는 단순히 관광지의 마케팅의 성공여부와 같은 환경이 받는 사회경제적 특성에 관련이 있다. 뿐만 아니라 예기치 못한 기후변화, 녹조현상, 산불, 쓰나미, 폭풍우, 홍수와 같은 환경적인 요인 또한 해안지역의 관광발전에 영향을 미친다(Lemmet & Trumbic, 2009). 특히 섬지역의 관광은 물으로 둘러싸인 지리적인 환경 때문에 주로 자연자원을 기반으로 하는 해양관광에 중점이 되므로 모든 해양관광 활동은 기후와 밀접하게 연관이 있다(이재곤, 2005).

또한 해양관광은 접근성이 높은 환경에서 발생한다는 사실에 근거로 할 때, 해양관광의 독특한 특징 중 하나는 지속가능성과 관련이 있다(Orams, 1999). 이 의존성은 낮은 곳에 대한 겸양성과 존중을 불러일으키지만, 동시에 기술적 지원, 시설의 부적절한 사용과 부주의한 처리 등으로 인해 심각한 물리적 피해를 야기할 수 있다(C. Cater & E. Cater, 2006).

(4) 경기에 민감한 분야

관광분야는 국지적·글로벌적 이슈에 그 어떤 분야보다도 민감하게 반응한다는 것이 정설이다. 실제로 <그림. 2-2>와 같이 세계관광기구(WTO)에서 2013년 발표한 자료에 따르면, 2008년 하반기부터 시작된 뉴욕발 세계금융위기로 인한 경제활동의 위축, 실업률 증가 및 실질 소득 감소, 신종 인플루엔지A(H1N1) 바이러스의 영향 등의 이유로 대부분의 관광객 공급시장이 축소되면서 2009년 한 해 동안 세계관광 성장률은 -3.8%를 기록하였다(지삼엽, 2012).



<그림. 2-2> 세계 관광객 수의 연도별 증감(2008~2012년)

출처: UNWTO(2013). 2012년 세계관광과 2013년 전망, p. 3.

세계관광기구(UNWTO)가 발표한 자료에 따르면 2008년 세계 경기금융위기의 영향으로 2008~2009년은 세계 관광객 수가 2007년 보다 약 8% 감소했다. 2009년 경제위기에서 극복한 이후 세계 관광객 수는 성장세로 돌아섰다. 일본의 경우, 1980년대 4.6%에 달했던 연평균 성장률이 버블 붕괴 이후 1992년부터 2001년까지의 이른바 ‘잃어버린 10년’ 동안에는 0.9%대로 하락하고 말았다. 경기 침체는 가계저축률 하락으로 이어졌으며, 이는 일본 국내 보트생산량에 직접적인 영향을 미쳤다(일본주정공업회, 2011). 아래 <그림. 2-3>에서 가계 저축률과 국내 보트생산량의 그래프 변화추이는 거의 동일한 것으로 확인된다. 이처럼 해양관광은 경기에 직접적인 영향을 미치는 산업임이 입증된다.

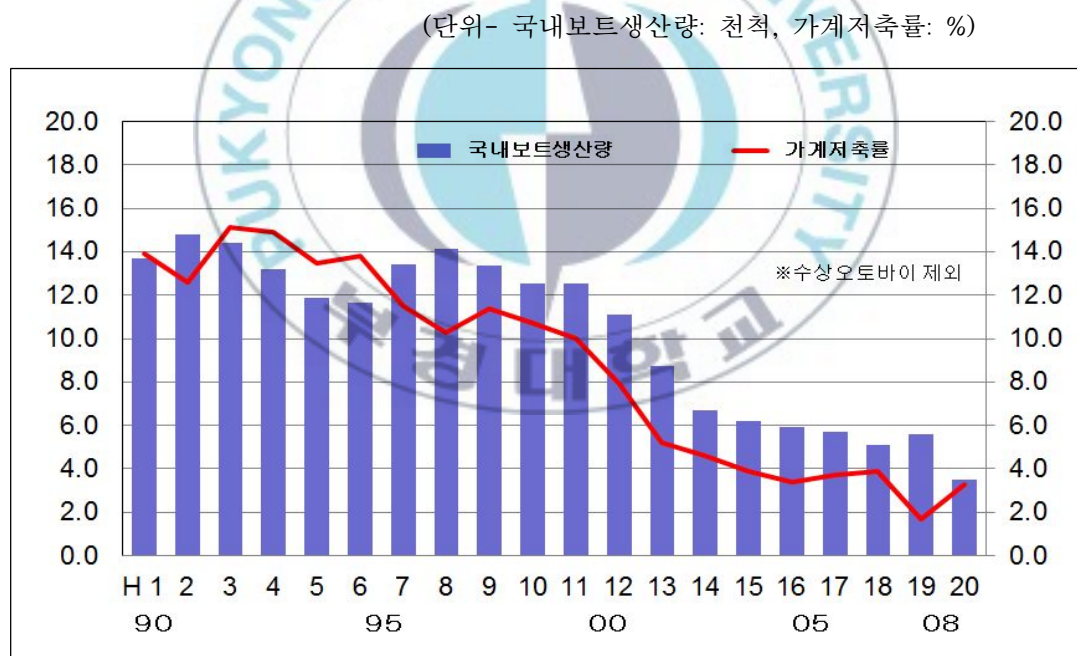


그림 2-3. 일본 국내보트생산량과 가계 저축률 비교

출처: 일본주정공업회(2011). 마린 레저진흥과 마리나 운영에 관하여, p.10. 표를 재구성

4) 해양관광의 동향과 전망

해양관광의 기원은 아페닌 반도(Apennine peninsula)의 남부에 첫 번째 휴가용 주택이 지어진 로마시대로 거슬러 올라간다. 수세기가 지나고 18세기 중반 이후로는 특히 해양관광은 일반적으로 바다와 태양의 치료적 특성을 이용하여 행해졌다. 태양, 바다 그리고 모래는 오늘날까지 해양관광의 필수 구성요소이며, 특히 20세기 중반 이후로는 대중관광의 발전을 가져왔다. 해양관광은 물, 해변, 풍경, 육·해상 생물, 문화적·역사적 유산, 음식 그리고 좋은 기반시설과 같은 편의시설을 제공하는 육지와 바다의 접점에 있는 자원의 조합을 기반으로 한다. 또한 호텔, 리조트, 별장, 식당 등과 같은 관광 수용능력을 높여주는 시설과 이러한 시설들을 지원해주는 항구, 마리나, 낚시와 다이빙샬 등 다른 기반시설들을 포함하여 연안지역과 연안해역 모두에서 일어나는 여러 가지 활동을 포함한다(Lemmet & Trumbic, 2009).

해양관광은 관광산업 중에서 가장 오래되며 규모가 큰 분야이다. 18~19세기 유럽의 귀족, 영국의 상류층 그리고 점차적으로 부유해지는 미국인들은 스위스의 알프스와 이탈리아, 프랑스 그리고 스페인의 해안을 여유롭게 즐기는 ‘그랜드 투어’를 즐겼다. 그리고 19세기 후반에는 부유층 미국인들은 겨울이 되면 플로리다와 같은 해안 지역을 찾기 시작했다. 19세기 후반에 시작되어 20세기 초반에 꽃을 피운 크루즈선은 북미와 유럽을 연결하여 부유층들이 주로 즐기는 대표적인 해양관광 활동이었다. 1948년 범미국 세계항공노선(Pan American World Airway)이 출범한 이후, 1957년 제트엔진의 생산으로 많은 사람들이 항공여행이 가능하게 되었다. 1970년 이후로 항공기의 크기가 커지고 속도가 빨라지면서 유럽과 북미를 제외한 제3세계의 해양관광이 대중화되었다(Honey & Krantz, 2007).

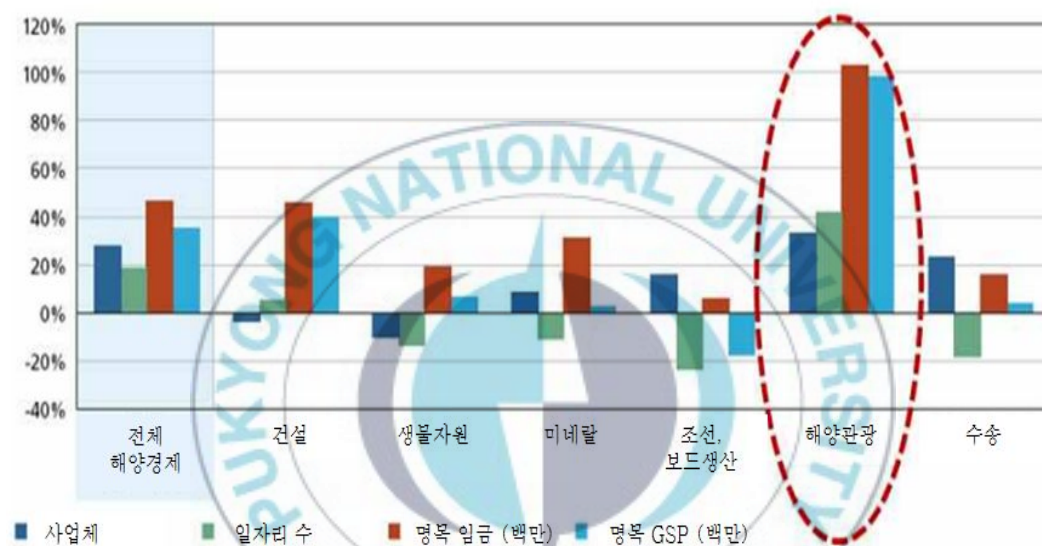
근대에 해양의 중요성이 인식되기 시작한 건 1994년 UN에서 해양관리의 근거이자 기초인 UN해양법을 발효로 연안국의 해양관할권이 12해리 영해에서 200해리 배타적 경제수역(EEZ)으로 확대되어 해양의 시대를 열었으며, 1998년 ‘세계 해양의 해’가 선포되면서 본격적인 명제로 부각되었다. 그렇지만 해양 선진국들은 UN해양법 발효 이전부터 해양의 세기를 예견하고 준비를 진행해 오는 등 이미 예비동작을 취한 상태였다(지삼업, 2013).

현재 관광산업 중 지난 30년간 연평균 12%의 성장을 기록한 해양관광이 가장 뚜렷한 증가추세를 보이고 있다. 북미나 유럽을 비롯한 선진국의 경우 자동차 소유시대에서 보트소유시대로 바뀐 지 이미 오래고, 선진국의 경우 해양관광이 전체관광의 절반을 차지하는 등 지구촌 관광패턴이 내륙관광에서 해양관광으로 급변하고 있다. 미국과 중국의 주요도시는 물론 오늘날 해외여행 목적지 거의 대부분은 바다를 끼고 있는 임해도시들이다(최도석, 2008).

오늘날 해양관광은 여행 산업에서 가장 큰 분야이다. 미국의 경우 캘리포니아 비치를 찾는 관광객의 수는 연간 5억 6,700만 명으로 미국의 모든 국립공원을 찾는 관광객 수의 합계보다 많은 수치이다. 또한 마이애미비치는 연간 2,100만 명의 관광객을 유치하는데 이는 미국에서 가장 인기 있는 국립공원인 요세미티 계곡, 옐로우스톤 그리고 그랜드 캐년을 찾는 관광객의 수보다 많다. 이러한 해양관광의 동향은 미국, 유럽 그리고 아시아(특히 중국, 인도네시아 그리고 한국)처럼 점점 도시화 경향이 두드러질수록 태양, 모래 그리고 바다와 같은 자연을 찾게 된다. 워싱턴 대학의 관광학 교수인 래리 유(Larry Yu)는 “더욱 더 많은 사람들이 많은 시간을 사무실, 교통 정체 그리고 인구가 밀집된 도시에서 보낸다. 소득이 증가하고 중산층이 많아질수록 사람들은 아름다운 장소를 찾게 된다.” 라고 언급했다(Honey & Krantz, 2007).

영국 유명컨설팅 회사인 더글라스 웨스트우드사(Ltd. Douglas-Westwood

Limited)에서 발표한 보고서 ‘세계해양시장(World Marine Markets)’에서 세계 관광객 수는 1995년에서 2020년까지 매년 4.1%가 증가할 것으로 전망했다. 그리고 20개 해양산업 가운데 해양관광산업이 2위로 긍정적인 성장을 전망했다 (Douglas Westwood Limited, 2005).



<그림. 2-4> 해양산업 분야 경제 변화(1990~2000년)

출처: The US Commission on Ocean Policy(2004), An Ocean Blueprint for the 21st century.

2. 해양스포츠

1) 해양스포츠의 개념

해양스포츠는 바다·강·호소 등 자연의 물에서 동력·무동력·피견인 등의 각종 장비(보트 등)를 이용하여 이뤄지는 스포츠형(엘리트체육) 해양스포츠와 여가스포츠형(생활체육) 해양스포츠를 비롯하여 학교체육형(스포츠형과 여가스포츠형 혼용 취급) 해양스포츠, 그리고 해양레크리에이션(놀이)형 해양스포츠 활동 등 4개 분야를 모두 포괄·함의하는 광의적 개념이다(지삼업, 2012).

2) 해양스포츠의 분류

해양으로 진출하고자 하는 인간의 끊임없는 도전과 레저문화 패턴 변화로 해양스포츠 활동인구가 늘어나고 있고 즐기하고자 하는 해양스포츠의 종목 역시 다양화 되어가고 있다(이호재, 2007).

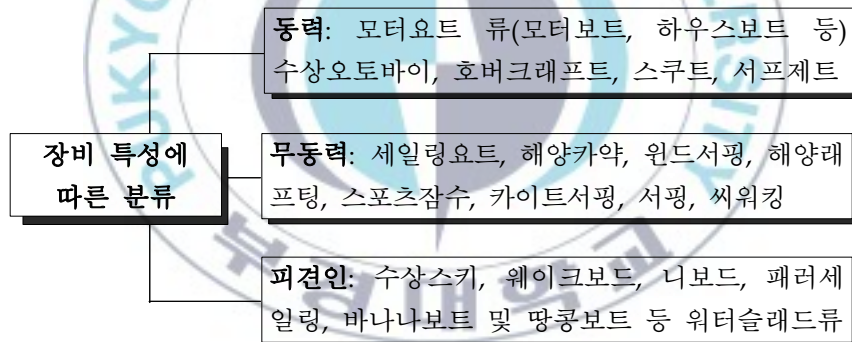
(1) 해양스포츠의 종목별 특성에 따른 분류

해양스포츠 종주국인 영국은 영국해양연맹(BMF)과 영국왕립요트협회(RYA)가 공동 실시하는 ‘영국해양스포츠 참여자 조사’를 2002년 이후로 영국의 해양스포츠 산업 발전을 위해 계속적으로 실시해왔다. 이 참여자조사에서 나타나는 영국의 해양스포츠 분류는 12개의 핵심 해양스포츠와 10개의 기타 해양스포츠로 구분한다. 핵심해양스포츠에는 딩기 레이싱, 딩기 크루징, 요트레이싱, 요트 크루징, 파워보트, 모터보트, 카날보팅, 카누, 조정, 윈드서핑, 수상스키, 수상오

토바이가 포함되고, 기타 해양스포츠에는 서핑(바디보딩, 패들보딩), 래프팅, 카이트서핑, 낚시, 해안절벽 등반, 해변산책, 해수욕, 바다수영, 스포츠잠수, 코스타어링이 포함된다(BMF & RYA, 2012). 영국의 경우 우리나라와 같이 활동적 특성이나 운동문화에 따라 분류하는 것이 아닌 종목의 선호도에 따라 인기종목과 비인기종목으로 분류하는 특징을 보였다.

우리나라의 경우, 해양스포츠는 핀(Fin)을 착용하지 않은 상태의 바다수영만 접어두면, 모두라도 해도 좋을 만큼 각종 장비를 이용하여 이뤄지는 공통점을 지니고 있기 때문에 장비의 기능적 특성에 따라 종목을 분류할 수 있으며, 운동문화별로도 대별할 수 있다(지삼엽, 2006).

〈표 2-6〉 각종 해양스포츠 장비의 특성에 따른 분류

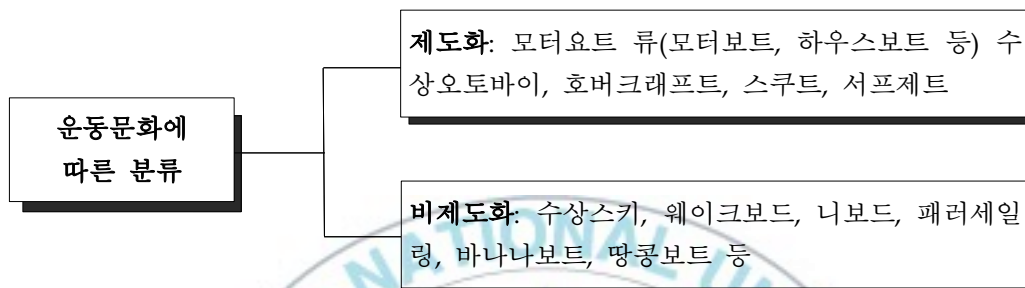


출처: 지삼엽(2011b). 해양스포츠론, p.98.

그리고 운동문화별 분류에 따라 제도화된 해양스포츠와 비제도화된 해양스포츠로 분류할 수 있다. 제도화(스포츠형)된 해양스포츠는 협회가 조직되어 있고, 각종 국내 및 국제대회가 개최되는 가운데 규정과 규칙을 지키는 한편으로 상대와 기능이나 재능을 중심으로 승부를 겨루는 해양스포츠이다. 반대로 비제도화된 해양스포츠는 인간이 대상이 아닌 자연극복을 위한 극복스포츠로서, 자연

에 순응하거나, 또는 극복하기 위해서, 남녀노소 누구나 즐길 수 있는 생활체육 차원의 비제도화된 생활체육형 해양스포츠이다(지삼엽, 2011b).

<표 2-7> 각종 해양스포츠 운동문화에 따른 분류



출처: 지삼엽(2006). 해양스포츠 자원론, p.115 내용을 재구성

(2) 해양스포츠 기구의 분류

해양스포츠의 형태는 세계적으로 보편화 되어왔던 윈드서핑 등 무동력 레저기구에서 모터보트와 기관이 장착된 워터슬래드 중심의 레저기구로 변화하고 있다. 워터슬래드도 과거 속칭 바나나보트라는 단순한 형태에서 땅콩보트, 플라이피쉬 등으로 다양화되고 있고, 수상스키도 양발스키, 외발스키, 웨이크보드로 다양화되고 있으며, 사고 위험이 높은 카이트 서핑이나 파워스키, 제트보트도 점차 증가추세에 있다. 또한 원거리 레저 활동이 가능한 크루즈 요트, 호버크래프트를 이용한 레저사업이 등장하고 레저보트가 대형화·고급화 되면 수상레저단체나 동호회가 증가하여 영해에서 인접해역까지의 원거리 활동도 증가하고 있다(원영덕, 2008).

‘수상레저안전법’ 제2조 제3호에서 정의하는 ‘수상레저기구’는 ‘수상 레저 활동에 이용되는 선박이나 기구’로서 같은 법 시행령 제2조와 시행규칙 제1조의 2에서 다음과 같이 나열하고 있으며, 그밖에 유사한 구조·형태 및 운전 방식을 가진 것도 수상레저기구로 보고 있다(해양경찰청, 2012).

〈표 2-8〉 수상레저안전법에서 정의하는 해양스포츠기구

장비명	사진	특징
모터보트 (Motor Boat)		- 고속운항을 위하여 FRP 등 가벼운 소재로 제작되며, 내연기관 또는 전기 기관을 이용하며 추진기관의 설치방법에 따라 선내기와 선외기로 구분됨 - 5톤 미만의 소형 모터보트가 널리 보급되어 유람·어렵 등에 이용
동력요트 (Motor Yacht)		- 보트에 엔진을 달아 기계의 힘으로 물살을 해쳐나가는 동력 보트
수상오토바이 (Personal Watercraft)		- 육상의 오토바이를 수상의 특성에 맞게 개량한 것으로 보드 위에 오토바이형 핸들을 장착하고 워트제트 추진방식에 의하여 얕은 수심에서도 고속운항이 가능
고무보트 (Rubber Boat)		- 강화고무 또는 강화고무와 FRP혼합물로 선박의 형태와 유사하게 제작되며 공기를 주입하여 부양하고 선외기를 장착하며 이동과 보관이 편리하여 낚시, 유람에 널리 이용됨
스쿠터 (Scooter)		- 수중 자연경관을 관광하기 위한 것으로 수중침투에 이용되는 군용장비를 개량한 것임
호버크래프트 (Hovercraft)		- 강화고무로 된 선체에 고압공기를 하부로 분사하여 선체를 수면에 띄워 저항을 줄이고 프로펠러를 회전시키거나 공기를 분출하며 추진하는 것 - 늪지대나 수심이 얕은 곳에서 고속주행이 가능하며 속도경기에 사용됨
수상스키 (Water Ski)		- 모터보트나 수상오토바이 중 고속으로 예인되어 활주
패러세일 (Parasail)		- 모터보트에 낙하산을 달고 질주하고 퍼진 낙하산에 이용자가 안전한 고리를 연결하여 모터보트에서 줄을 풀어 공중으로 날게 하는 것임 - 안전성이 높아 이용자가 늘어나고 있음

〈표 2-8〉 수상레저안전법에서 정의하는 해양스포츠기구(앞에서 계속)

장비명	사진	특징
조정 (Rowing Boat)		- 길고 좁게 만들어진 보트로 양쪽에 설치된 노를 저어 진행하는 것으로 1715년 영국에서 유래되었고 1900년 파리올림픽부터 정식종목으로 채택 됨
카약 (Kayak)		- 좁고 긴 보트에 캔버스를 입혀 복원력을 유지하고 하나의 노를 양쪽으로 이용방향과 속력을 조절할 수 있도록 제작되었으며 계곡 등에서 급류타기, 파도 넘기 등에 이용되며 조정과 달리 선미방향으로 진행함
카누 (Canoe)		- 좁고 긴 보트에 노의 한쪽면만 이용하여 방향과 속력을 조절하며 주로 속도경기에 이용됨
워터슬래드 (Water Sled)		- 고무보트에 공기를 충전시킨 것, 일명 바나나 보트라 불림, 모터보트나 수상오토바이 등에 끌리는 것으로 스피드와 수중에 떨어지는 것을 즐김
수상자전거 (Pedal Boat)		- 공기를 넣은 고무튜브 위에 자전거 페달을 설치하여 페달을 회전시킴으로써 연결된 프로펠러로 추진하는 기구
서프보드 (Surf Board)		- 보드 위에 돛을 설치하여 풍력에 의하여 추진하는 기구로 윈드서핑에 서핑과 요트의 장점만을 따서 만든 것
노보트 (Paddle Boat)		- FRP나 목재로 된 선체에 노나 페를 장착한 2~5인승 무동력 수상레저기구로 주로 잔잔한 수면에서 저속으로 물놀이하는데 이용함
무동력요트 (Dinghy Yacht)		- 보트 위에 돛을 달아 바람을 이용하여 물살을 헤쳐나가는 무동력 보트

〈표 2-8〉 수상레저안전법에서 정의하는 해양스포츠기구(앞에서 계속)

장비명	사진	특징
윈드서핑 (Windsurfing)		- 보드로 파도를 타는 서핑과 돛을 달아 바람을 이용하여 물살을 헤치는 요트의 장점만을 따서 만든 기구
웨이크보드 (Wake Board)		- 수상스키, 스노우보드 그리고 서핑의 기술을 조합하여 만들어졌으며 물의 표면을 보드로 타는 기구
카이트보드 (Kite Board)		- 웨이크보드, 윈드서핑, 서핑, 패러글라이딩 그리고 체조의 기술을 합쳐서 만들어진 해양스포츠
케이블 수상스키 Cable Waterski)		- 모터보트가 견인하는 일반 수상스키와 달리, 전기의 힘으로 핸들에 연결된 케이블을 당겨 타는 수상스키
케이블 웨이크보드 (Cable Wakeboard)		- 모터보트가 견인하는 일반 수상스키와 달리, 전기의 힘으로 핸들에 연결된 케이블을 당겨 타는 웨이크보드
수면비행선박 (WIG)		- 국토해양부에서 선박법에 의한 등록, 선박 안전법에 의한 검사, 선박 직원법에 의한 면허관련 규정을 정했으며, 수상레저사업장에서의 이용 등 수상레저 관련 행위에 대해서만 수상레저안전법의 적용을 받음
수륙양용기구 (Amphibian Vehicle)		- 수상, 육상 모두 주행이 가능한 기구로, 주로 군사용이지만 민간에서 사용될때는 관광이나 취미에 사용됨
래프팅 (Rafting)		- 무동력 수상레저기구를 이용하여 계곡이나 하천에서 노를 저으며 급류 또는 물의 흐름 등을 타는 수상레저활동

사진출처: 해양경찰청(2012), 2012년 해양경찰백서.

3. 부산의 해양관광

1) 부산지역 해양관광 참여인구 전망

부산의 해양관광 수요를 살펴보면, ‘2021 부산도시기본계획’에서 추정된 부산의 인구와 ‘해양관광진흥 기본계획’에서 언급한 해양관광 참여인구의 비율을 적용하여 부산의 해양관광 참여인구를 예측하면, 2003년 708만 명에서 2015년에는 1,156만 명으로 추정되어 지속적인 증가를 예상할 수 있다. 그리고 2020년에는 전체 관광인구의 약 40% 정도로 해양관광에 참여인구는 지속적으로 증가할 것으로 추정되고 있다(전재균, 2008).

표 2-9. 부산의 향후 해양관광 참여인구 전망

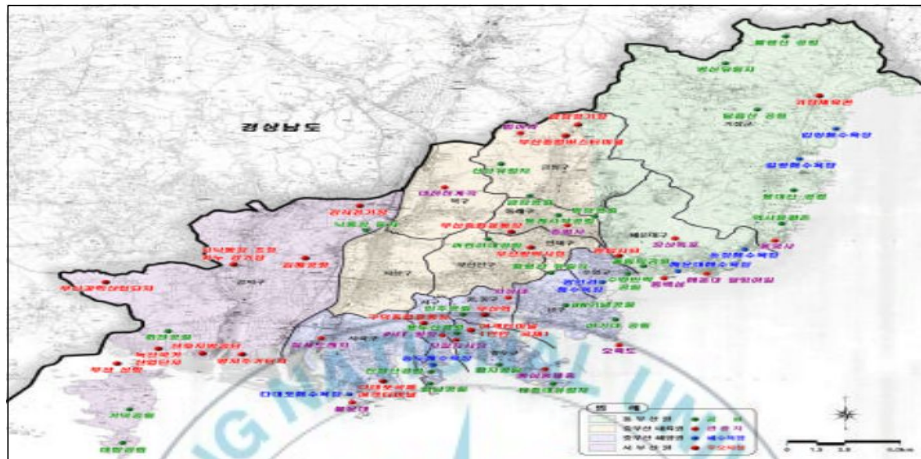
구분	2003년	2005년	2008년	2010년	2015년
부산시 전체인구(만명)	372	400	415	420	450
1인당 연평균 관광참여횟수(회)	7.1	7.2	7.2	7.4	7.4
전체관광 참여인구(연인원, 만명)	2,641	2,880	2,988	3,102	3,330
해양관광 참여인구 백분율(%)	26.8	28.1	30.1	31.4	34.7
해양관광 참여인구(연인원, 만명)	708	809	899	974	1,156

출처: 최도석 외 2명(2011), 부산 해양관광산업 특화 육성방안, p. 77.

2) 부산의 해양관광자원

우리나라 최대의 해양도시인 부산광역시에는 해안과 내륙지역 모두 다양한 관광자원이 분포하고 있으며 해양성기후의 영향으로 우수한 관광활동 여건을 가지고 있다. 부산지역의 관광자원 분포를 살펴보면 연안지역에는 해운대해수욕장, 광안리해수욕장 등 국내에서 관광객 집객효과가 가장 높은 해수욕장이 분

포하고 있다. 이밖에도 태종대, 황령산, 해운대 등의 지정관광지와 관광특구 등이 있다(김성귀, 2008).



<그림. 2-5> 부산의 해양관광 자원

출처: (최도석·심미숙, 2004), 부산의 해양관광 실태분석 및 발전 방안에 관한 연구, p. 68.

3) 부산지역 해양관광 발전 잠재력

세계 5위의 무역항이라는 높은 도시 브랜드를 지니고 있는 부산은 농어촌과 최첨단 산업이 공존하고, 산·바다·섬·온천·강 소위 5대 자연자원을 보유하고 있다. 특히 부산은 해양이용에 가장 중요한 조석간만 차이가 거의 없는 자연조건과 함께 기장군에서 강서구에 이르는 장대한 리아스식 해안역에는 국내·외 여타도시도 모방할 수 없는 천혜의 해양관광 관련 인문·자연조건을 갖추고 있어 나폴리, 시드니, 홍콩 못지않은 세계적인 해양관광도시로서 발전할 수 있는 잠재력을 가지고 있다. 그리고 국외적으로 환동해 경제권 및 환황해 경제권이 교차하는 중심지로서 세계 3대 관광 송출국인 이웃 일본 및 거대 관광잠재시장인 중국과의 접근성 그리고 400만 거대도시 부산의 내수시장과 약 800만에

가까운 주변 광역권의 관광시장과 함께 국내·외 해양관광수요 증가추세에 따른 부산의 해양관광산업 경제성 확보는 매우 유리하다(최도석 외 2명, 2011).

또한 우리나라 주요 고속도로(남해·경부)등의 기종점 역할을 담당하고 있는 부산은 한려해상국립공원-부산-경주를 잇는 남해안 관광벨트와 부산-울산-포항-속초를 잇는 동해안 관광벨트의 연결축의 중심에 입지해 있어 내륙권 관광객 유입에 따른 접근성이 매우 유리하다. 또한 한국최대의 대하천인 낙동강 하구에 입지해 있는 부산은 낙동강 유역 내륙도시까지 이르는 수상교통 활용 잠재력이 높다(최도석·심미숙, 2004).

4) 부산지역 해양관광의 문제점

부산지역 해양관광의 문제점은 법적·제도적, 조직적, 프로그램적, 시설적, 인식적, 공간적, 경영적 측면에 따라 아래의 <표 2-10>과 같은 문제점이 있다.

표 2-10. 부산지역 해양관광의 분류에 따른 문제점

구분	문제점
법적·제도적 측면	해양레저 용도지역 지정 미흡과 해양관련 국가적 관리주체화
조직적 측면	국가적 차원의 마스터플랜 부재와 해양레저 전담부서·기구 부재
프로그램적 측면	관광객 특성을 고려한 마케팅 계획 부재와 해양레저 관광 상품의 다양성 부족 해양레저교육 프로그램 미흡
시설적 측면	계류장 편의시설 부족과 해양레저기구를 보관 공간 부족
인식적 측면	해양레저관광도시 브랜드 이미지 미 구축
공간적 측면	해양레저공간 확보 어려움
경영적 측면	해양레저장비개발 미흡 및 수리정비 협력업체 부재 해양업체 종사자의 낮은 만족도로 인한 고객 서비스 품질 저하

출처: 부산발전연구원(2008). 세계적인 해양레저관광도시를 만들자: 부산이 해양레저관광도시로 나아가기 위한 방향은, p. 6~7을 재구성

Ⅲ. 연구방법

이 연구는 부산지역 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 활성화방안에 관한 연구로서 연구목적과 관련된 선행연구와 학술지, 설문조사를 토대로 부산지역의 풍부한 해양자원의 가치와 가능성을 탐구하고 해양스포츠의 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안을 살펴보면서 부산지역 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 활성화방안을 구명하는데 그 목적이 있다. 이러한 목적을 달성하기 위하여 이 장에서는 연구대상, 연구절차, 조사도구, 통계처리방법은 다음과 같다.

1. 연구 대상

이 연구의 대상은 2012년 10월부터 2013년 4월까지 부산광역시 소재하고 있는 해양관광에 참여하고 있는 사람들을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 설문내용을 더 구체적으로 설명하기 위하여 연구자를 포함한 보조 연구자들이 직접 해양관광지에 방문하여 응답 시 유의해야 할 사항과 질문의 목적 및 내용을 설명한 뒤, 질문지를 배포하였다.

대상자들은 자기평가 기입법(Self-Administration Method)으로 질문지 문항에 응답하였으며, 전체 400부 중에서 미회수와 미기입 등 설문지 기입에 문제가 있는 설문지 50부를 제외하고, 실제분석에는 총 350부를 사용하였으며, 연구 대상자의 인구 통계적 특성과 이용형태는 <표 3-1>, <표 3-2>와 같다 .

표 3-1. 연구대상자의 인구 통계적 특성

변인	구분	빈도(명)	백분율(%)
성별	남자	232	66.3
	여자	118	33.7
분야	윈드서핑	102	29.1
	스포츠잠수	72	20.6
	모터보트	25	7.1
	수상오토바이	26	7.4
	수상스키	38	10.9
	요트	30	8.6
	기타	57	16.3
경력	1년 미만	158	45.2
	1년 이상~2년 미만	89	25.4
	2년 이상	103	29.4
횟수	1회	222	63.4
	2회	63	18.0
	3회 이상	65	18.6
1일 참여시간	1시간	130	37.1
	2시간	100	28.6
	3시간	66	18.9
	4시간 이상	54	15.4
전 체		350명	100.0%

표 3-2. 연구대상자의 이용형태

변인	구분	빈도(명)	백분율(%)
해양스포츠 활동을 하기에 가장 적절한 시기	주중	51	14.6
	주말	162	46.3
	휴가/방학	126	36.0
	연휴/공휴일	9	2.6
	기타	2	0.6
해양스포츠 활동을 하는 이유	스트레스 및 긴장해소	175	50.0
	건강	89	25.4
	사고 및 소속	68	19.4
	가족과의 유대강화	5	1.4
	기타	13	3.7
해양스포츠 활동을 함께 동행한 사람	가족	17	4.9
	친구	244	69.7
	동호회	63	18.0
	직장	7	2.0
	혼자	16	4.6
	기타	3	0.9
해양스포츠 활동을 하는데 요되는 기간	당일	144	41.6
	1박 2일	100	28.6
	2박 3일	72	20.6
	3박 4일	25	7.1
	4박 5일	7	2.0
	기타	2	0.6
이용 교통수단	대중교통(기차, 버스, 비행기)	234	66.9
	자가용	100	28.6
	렌트카	11	3.1
	기타	5	1.4
부산지역 해양스포츠에 관련된 정보수집 형태	인터넷	76	21.7
	주변사람	199	56.9
	인쇄매체	32	9.1
	TV/라디오	19	5.4
	기타	11	3.1
		13	3.7
해양스포츠 활동을 위한 머무르는 숙박 형태	당일 관광	137	39.1
	호텔, 모텔	51	14.6
	캠핑·야영	39	11.1
	콘도	83	23.7
	친척·친구집	19	5.4
	여관, 여인숙	15	4.3
	기타	6	1.7
전 체		350명	100.0%

2. 조사 도구

이 연구의 목적을 달성하기 위하여 선행연구에 사용된 조사도구를 기초로 수정 보완하여 내용의 적합성과 적용 가능성을 검토한 후 신뢰도를 검증하여 이 연구의 조사도구로 사용하였다.

1) 조사도구의 구성

이 연구의 설문지 구성은 연구대상자의 인구 통계적 특성 5문항, 이용형태 7문항, 저해요인 10문항, 매력요인 16문항, 만족도 7문항, 활성화방안 9문항 전체 54문항으로 구성하였다. 설문지의 응답형태는 Likert 5점 척도를 사용하였으며, 응답내용은 “전혀 그렇지 않다” 1점, “그렇지 않다” 2점, “보통이다” 3점, “그렇다” 4점, “매우 그렇다” 5점을 부여하였다. 전체 설문지 구성내용은 <표 12>과 같다.

(1) 저해요인

이 연구에 사용된 저해요인에 대한 측정도구는 윤이중·배성환·윤기운(1999), 박승환(2004), 이호재(2007) 등이 사용한 설문지를 참고로 하여 연구목적에 맞게 질문 문항을 수정 보완하여 사용하였으며, 인식부족, 참여비용, 장비부족, 많은 시간투자, 시설부족, 안전사고 위험, 프로그램 부족, 활동시기 제한, 값비싼 인식, 숙박시설 부족으로 구성하였다.

(2) 매력요인

이 연구에서 사용된 매력속성 측정도구는 1차 엄서호(1998)의 연구에서 호주의 이국적 체험, 여행편리성, 문화적 접촉, 도시체험, 여행비용, 문화적 차이를 중심으로 사용할 것이며, 그 다음은 이 측정도구를 김선영(1999)이 다시 사용한 설문지를 이 연구에서도 사용하였으며, 기후, 자연경관, 자연체험 가능, 온천, 커뮤니케이션이 가능, 연계 관광지 편리, 교통 편리, 안전 확보, 다른 지역 관광 가능, 관광시설 풍부, 먹거리, 친절, 스포츠 인프라 구축, 대도시와 인접하여 쇼핑 편리,싼 물가로 구성하였다.

(3) 만족도

이 연구에서 사용된 만족도 측정도구는 양성은(2009)등이 사용한 설문지를 참고로 하여 이 연구의 목적에 맞게 질문 문항을 수정 보완하여 사용하였으며, 프로그램 만족, 비용만족, 정보만족, 숙박시설 만족, 접근성 좋은 위치, 친절만족, 재방문의도로 구성하였다.

(4) 활성화방안

이 연구에서 사용된 활성화방안은 유상준(2009), 양성은(2009), 원영덕(2008) 등이 사용한 설문지를 참고로 하여 연구 목적에 맞게 질문 문항을 수정 보완하여 사용하였으며, 시장 활성화, 프로그램 다양화, 콘텐츠 다양화, 접근성(교통) 강화, 우수지도자 육성, 시설 및 장비 확보, 안전사고 대책마련, 강습프로그램 운영, 마케팅 및 정보제공으로 구성하였다.

표 3-3. 조사도구의 구성

구분	문항 내용	문항수
인구통계적 특성	성별, 분야, 경력, 횟수, 1일 참여시간	5
이용형태	해양스포츠 활동을 하기에 가장 적절한 시기 해양스포츠 활동을 하는 이유 해양스포츠 활동을 누구와 동행 해양스포츠 활동을 하는데 소요되는 기간 이용하신 교통수단 부산지역 해양스포츠에 관련된 정보수집 형태 해양스포츠 활동을 하기 위해 머무르는 숙박 형태	7
저해요인	해양스포츠에 대한 인식이 부족 해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용 해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족 해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요 해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족 해양스포츠 활동은 안전사고의 위험 해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족 해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간 해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식 숙박시설이 부족한 편	10

표 3-3. 조사도구의 구성 (계속)

구분	문항 내용	문항수
매력 속성	기후가 매우 좋은 곳 바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳 해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳 온천을 즐길 수 있는 곳 커뮤니케이션에 불편함이 없는 곳 연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳 대도시와의 교통이 편리한 곳 야간에도 안전이 확보된 곳 다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳 숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳 먹거리가 다양한 곳 문화 유적 등 볼거리가 다양한 곳 사람들이 친절한 곳 인근에 골프 등 다양한 스포츠 인프라가 구축되어 있는 곳 대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳 물가가 싼 곳	16
만족도	해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족 해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족 해양스포츠 참여시 정보에 대해 만족 해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족 부산은 접근하기에 좋은 위치 해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족 해양스포츠 참여를 위해 재방문	7
활성화 방안	용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요 해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요 해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요 해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요 해양스포츠 우수지도자육성이 필요 해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요 해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요 해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요 해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요	9
계		54

2) 조사도구의 신뢰도

이 연구에서 사용한 조사도구의 신뢰도를 검증하기 위하여 문항간의 내적 일치도를 보는 Cronbach's α 계수를 산출하였으며, 일반적으로 신뢰도의 척도인 Cronbach's α 값은 정해진 기준이 없지만, 일반적으로 .60이상이면 신뢰도가 있다고 보며 분석하는데 큰 문제가 없는 것으로 본다. 이 연구에서 사용한 조사도구의 신뢰도 검증 결과는 <표 13>과 같다.

표 3-4. 조사도구의 신뢰도

구분	문항 내용	제외되었을 때 Cronbach's α	전체 Cronbach's α
저 해 요 인	해양스포츠에 대한 인식이 부족	.695	.712
	해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용	.694	
	해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족	.674	
	해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요	.698	
	해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족	.671	
	해양스포츠 활동은 안전사고의 위험	.707	
	해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족	.666	
	해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간	.678	
	해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식	.679	
	숙박시설이 부족한 편	.735	

표 3-4. 조사도구의 신뢰도 (계속)

구분	문항 내용	제외되었을 때 Cronbach's α	전체 Cronbach's α
매 력 속 성	기후가 매우 좋은 곳	.834	
	바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳	.841	
	해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳	.840	
	온천을 즐길 수 있는 곳	.844	
	커뮤니케이션에 불편함이 없는 곳	.833	
	연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳	.831	
	대도시와의 교통이 편리한 곳	.830	
	야간에도 안전이 확보된 곳	.826	
	다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳	.828	.841
	숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳	.823	
	먹거리가 다양한 곳	.828	
	문화 유적 등 볼거리가 다양한 곳	.832	
	사람들이 친절한 곳	.834	
	인근에 골프 등 다양한 스포츠 인프라가 구축되어 있는 곳	.833	
	대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳	.825	
	물가가 싼 곳	.836	
만 족 도	해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족	.759	
	해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족	.750	
	해양스포츠 참여시 정보에 대해 만족	.757	
	해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족	.773	.788
	부산은 접근하기에 좋은 위치	.776	
	해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족	.749	
	해양스포츠 참여를 위해 재방문	.758	
활 성 화 방 안	용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요	.879	
	해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요	.877	
	해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요	.884	
	해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요	.886	
	해양스포츠 우수지도자육성이 필요	.884	.895
	해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요	.886	
	해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요	.889	
	해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요	.885	
	해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요	.884	

<표 3-4>에 제시된 바와 같이 저해요인에 대한 전체 문항들의 내적 일치도에 대한 신뢰도는 Cronbach's α 계수는 .712로 나타났으며, 개별 문항들이 제외 되었을 때의 Cronbach's α 계수는 .666~.735로 나타나 저해요인 문항의 신뢰도는 확보되었다. 매력속성에 대한 전체 문항들의 내적 일치도에 대한 신뢰도는 Cronbach's α 계수는 .841로 나타났으며, 개별 문항들이 제외 되었을 때의 Cronbach's α 계수는 .823~.844로 나타나 매력속성문항의 신뢰도는 확보되었다.

만족도에 대한 전체 문항들의 내적 일치도에 대한 신뢰도는 Cronbach's α 계수는 .788로 나타났으며, 개별 문항들이 제외 되었을 때의 Cronbach's α 계수는 .749~.776로 나타나 매력속성문항의 신뢰도는 확보되었다.

활성화방안에 대한 전체 문항들의 내적 일치도에 대한 신뢰도는 Cronbach's α 계수는 .895로 나타났으며, 개별 문항들이 제외 되었을 때의 Cronbach's α 계수는 .877~.889로 나타나 매력속성문항의 신뢰도는 확보되었다.

3. 자료처리방법

회수된 자료는 SPSS/PC⁺ Win. 15.0을 이용하여 다음과 같은 방법으로 분석하였다.

첫째, 연구 대상자의 일반적인 특성, 이용형태를 파악하기 위하여 빈도분석을 실시하였다.

둘째, 측정도구의 신뢰성을 검증하기 위하여 신뢰도 검증(reliability analysis)을 실시하였다.

셋째, 인구 통계적 특성에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안 차이를 검증하기 위하여 t-test와 one-way ANOVA를 실시하였으며, 사후검정은 Duncan법을 실시하였다.

넷째, 모든 통계적 유의수준은 $p < .05$ 로 설정하였다.

IV. 연구 결과

이 연구는 부산지역 해양관광 발전을 위해 해양스포츠 활동에 대한 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안을 살펴보고 해양스포츠 활성화방안을 구명하는데 목적이 있다. 이와 관련된 자료 분석 결과는 다음과 같다.

인구 통계적 특성에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이를 분석하기 위하여 t-검증과 one-way ANOVA를 실시한 결과는 <표 4-1 ~20>과 같다.

1. 성별에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

성별에 따른 저해요인의 차이는 다음의 <표 4-1>과 같다.

<표 4-1> 성별에 따른 저해요인의 차이

	남자	여자	t-test	p
저해1	3.44±.89	3.22±.96	2.118	.035
저해2	3.73±.79	3.82±.81	-.987	.324
저해3	3.70±.83	3.69±.92	.122	.903
저해4	3.37±.85	3.44±.93	-.745	.454
저해5	3.80±.84	3.76±.83	.454	.650
저해6	3.34±.88	3.33±.80	.192	.848
저해7	3.69±.88	3.45±.87	2.379	.018
저해8	3.56±.96	3.37±.88	1.842	.066
저해9	3.86±.98	3.73±.86	.971	.332
저해10	3.05±1.04	3.20±.85	-1.360	.175
저해 평균	2.25±.72	2.36±.66	-1.324	1.186
저해 전체평균	2.29±.70			

저해1 : 해양스포츠에 대한 인식이 부족, 저해2 : 해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용, 저해3 : 해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족, 저해4 : 해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요, 저해5 : 해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족, 저해6 : 해양스포츠 활동은 안전사고의 위험, 저해7 : 해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족, 저해8 : 해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간, 저해9 : 해양스포츠 활동은 값비싸다라는 인식, 저해10 : 숙박시설이 부족한 편

앞의 <표 4-1>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 성별에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠에 대한 인식이 부족”, “해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며 ($p<.05$), 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그 외의 하위요인에서는 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다.

저해요인의 평균값의 차이를 살펴보면 남자가 가장 중요하게 저해요인으로 인식한 요인은 “해양스포츠 활동이 값비싸다는 인식”으로 나타났고, 가장 중요하지 않게 인식한 요인은 “숙박시설의 부족”으로 나타났다. 여자가 가장 중요하게 저해요인으로 인식한 요인은 “해양스포츠에 참여하는 비싼 비용”으로 나타났고, 가장 중요하지 않게 인식한 요인은 “숙박시설의 부족”으로 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요인을 살펴보면 남자는 “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”을 제일 높게 생각하고 있으며, 여자는 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”이 높게 나타났다.

성별에 따른 매력속성의 차이는 <표 4-2>와 같다.

<표 4-2> 성별에 따른 매력속성의 차이

	남자	여자	t-test	p
매력1	3.37±.80	3.16±.60	2.677	.008
매력2	3.62±.79	3.43±.69	2.231	.026
매력3	3.60±.82	3.45±.75	1.605	.109
매력4	3.07±.95	3.00±.84	.693	.489
매력5	3.43±.78	3.26±.81	1.921	.056
매력6	3.38±.86	3.14±.82	2.526	.012
매력7	3.36±.95	3.19±.87	1.673	.096
매력8	2.98±1.01	2.91±.93	.642	.521
매력9	3.34±.82	3.20±.75	1.600	.111
매력10	3.51±.82	3.33±.88	1.948	.052
매력11	3.35±.89	3.25±.88	1.025	.306
매력12	3.09±.94	3.00±.80	.973	.331
매력13	3.43±.90	3.21±.83	2.284	.023
매력14	3.17±.92	3.04±.84	1.320	.188
매력15	3.27±.99	3.00±.97	2.407	.017
매력16	3.00±.96	2.97±.95	.274	.784
매력 평균	2.09±.69	2.11±.66	-.198	.843
매력 전체평균	2.10±.68			

매력1 : 기후가 매우 좋은 곳, 매력2 : 바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳, 매력3 : 해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳, 매력4 : 온천을 즐길 수 있는 곳, 매력5 : 커뮤니케이션에 불편함이 없는 곳, 매력6 : 연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳, 매력7 : 대도시와의 교통이 편리한 곳, 매력8 : 야간에도 안전이 확보된 곳, 매력9 : 다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳, 매력10 : 숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳, 매력11 : 먹거리가 다양한 곳, 매력12 : 문화 유적 등 볼거리가 다양한 곳, 매력13 : 사람들이 친절한 곳, 매력14 : 인근에 골프 등 다양한 스포츠 인프라가 구축되어 있는 곳, 매력15 : 대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳, 매력16 : 물가가 싼 곳

<표 4-2>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 성별에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “기후가 매우 좋은 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.01$), “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, “연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳”, “사람들이 친절한 곳”, “대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.05$), 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그 외의 하위요인에서는 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다.

매력속성의 평균값의 차이를 살펴보면 남자가 가장 중요하게 인식하는 요인은 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”으로 나타났고, 가장 중요하지 않게 인식한 요인은 “야간에도 안전이 확보된 곳”으로 나타났다. 여자가 가장 중요하게 인식하는 요인은 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”이고, 가장 중

요하지 않게 인식한 요인은 “야간에도 안전이 확보된 곳” 으로 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 남자는 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳” 을 제일 높게 생각하고 있으며, 여자는 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳” 이 높게 생각하고 있다.

성별에 따른 만족도의 차이는 <표 4-3>와 같다.

<표 4-3> 성별에 따른 만족도의 차이

	남자	여자	t-test	p
만족1	3.35±.84	3.20±.77	1.654	.099
만족2	3.04±.90	3.01±.86	.301	.763
만족3	3.23±.86	3.25±.78	-.180	.857
만족4	3.12±.85	2.97±.85	1.556	.121
만족5	3.66±.85	3.61±.97	.445	.656
만족6	3.49±.85	3.43±.84	.616	.538
만족7	3.59±.81	3.33±.86	2.768	.006
만족평균	2.50±.72	2.44±.71	.855	.433
만족전체평균	2.48±.71			

만족1 : 해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족, 만족2 : 해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족, 만족3 : 해양스포츠 참여시 정보에 대해 만족, 만족4 : 해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족, 만족5 : 부산은 접근하기에 좋은 위치, 만족6 : 해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족, 만족7 : 해양스포츠 참여를 위해 재방문

<표 4-3>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 성별에 따른 만족도의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여를 위해 재방문” 에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.01$), 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그 외의 하위요인에서는 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다.

만족도의 평균값의 차이를 살펴보면, 남자가 가장 중요하게 인식하는 요인은 “부산은 접근하기 좋은 위치” 이고, 가장 중요하지 않게 인식하는 요인은 “해양스포츠 참여시 비용에 대한 만족” 으로 나타났다. 여자가 가장 중요하게 인식하는 요인은 “부산은 접근하기 좋은 위치” 이고, 가장 중요하지 않게 인

식하는 요인은 “해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대한 만족”으로 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 남자와 여자 모두 “부산은 접근하기에 좋은 위치”가 높게 생각하고 있다.

성별에 따른 활성화방안의 차이는 <표 4-4>와 같다.

<표 4-4> 성별에 따른 활성화방안의 차이

	남자	여자	t-test	p
활성화1	3.72±.85	3.67±.83	.527	.598
활성화2	3.84±.82	3.83±.77	.109	.913
활성화3	3.92±.81	3.80±.79	1.284	.200
활성화4	3.90±.81	3.44±.75	1.444	.150
활성화5	3.92±.89	3.73±.78	1.903	.058
활성화6	3.88±.85	3.91±.79	-.291	.771
활성화7	3.83±.82	3.79±.81	.426	.670
활성화8	3.87±.80	3.80±.80	.764	.445
활성화9	3.96±.80	3.77±.73	2.090	.038
활성화평균	3.11±.93	3.10±.72	.163	.871
활성화전체평균	3.11±.86			

활성화1 : 용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요, 활성화2 : 해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요, 활성화3 : 해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요, 활성화4 : 해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요, 활성화5 : 해양스포츠 우수지도자육성이 필요, 활성화6 : 해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요, 활성화7 : 해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요, 활성화8 : 해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요, 활성화9 : 해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요

<표 4-4>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 성별에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.05$), 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그 외의 하위요인에서는 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다.

활성화방안의 평균값의 차이를 살펴보면, 남자가 가장 중요하게 인식하는 요인은 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공”이고, 가장 중요하지 않게 인식하는 요인은 “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화”로 나타났다. 여자가 가장 중요하게 인식하는 요인은 “해양스포츠 활동을 위한 시설

및 장비 확보”로 나타났고, 가장 중요하지 않게 인식하는 요인은 “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”으로 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 남자는 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”를 제일 높게 생각하고 있으며, 여자는 “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”가 높게 생각하고 있다.



2. 분야에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

분야에 따른 저해요인의 차이는 <표 4-5>와 같다.

<표 4-5> 분야에 따른 저해요인의 차이

	윈드서핑	스포츠잠수	모터보트	수상오토바이	수상스키	요트	기타	F	p
저해1	3.44±.81	3.44±1.14	3.00±.86	3.42±.70	3.63±.75	3.26±.78	3.19±1.00	1.816	.095
저해2	3.49±.84b	4.00±.83a	3.64±.63ab	3.80±.63ab	3.92±.74a	3.83±.77ab	3.84±.77ab	3.684	.001
저해3	3.58±.90ab	3.93±.82a	3.28±.93b	3.88±.81a	3.78±.81a	3.70±.79a	3.66±.85ab	2.438	.025
저해4	3.22±.93b	3.62±.91ab	3.56±.82ab	3.38±.80ab	3.23±.71b	3.70±.79a	3.31±.86ab	2.546	.020
저해5	3.74±.94	3.80±.84	3.64±.81	3.88±.81	3.76±.67	3.86±.81	3.85±.81	.348	.911
저해6	3.29±.88ab	3.58±.95a	3.36±.81ab	3.07±.79ab	3.42±.91ab	2.96±.80b	3.38±.75ab	2.518	.021
저해7	3.53±.91	3.65±.92	3.36±.70	3.61±1.09	3.73±.55	3.43±.81	3.82±.92	1.366	.227
저해8	3.28±1.12	3.68±.86	3.44±.82	3.50±.94	3.73±.68	3.63±.66	3.47±.96	1.873	.085
저해9	3.74±1.03	3.68±1.00	3.84±.62	3.96±1.03	3.94±.83	3.66±.99	4.12±.75	1.704	.119
저해10	2.98±1.11	3.18±.86	3.20±.70	3.07±1.01	3.42±.85	3.00±.98	3.03±1.05	1.138	.339
저해평균	2.14±.78b	2.30±.74ab	2.40±.64ab	2.30±.67ab	2.63±.58a	2.33±.60ab	2.24±.60b	2.389	0.28
저해 전체 평균	2.29±.70								

저해1 : 해양스포츠에 대한 인식이 부족, 저해2 : 해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용, 저해3 : 해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족, 저해4 : 해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요, 저해5 : 해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족, 저해6 : 해양스포츠 활동은 안전사고의 위험, 저해7 : 해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족, 저해8 : 해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간, 저해9 : 해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식, 저해10 : 숙박시설이 부족한 편

<표 4-5>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 분야에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.001$), “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”, “해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요”, “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.05$). 사후검정 결과 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서는 스포츠잠수, 수상스키가 높게 나타났으며, 다음은 기타, 요트, 수상오토바이, 모터보트 순으로 나타났으며, 그 다음은 윈드서핑으로 낮게 나타났다. “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”에서는 스포츠잠수, 수

상오토바이, 수상스키, 요트의 순으로 높게 나타났으며, 다음은 기타, 윈드서핑, 그 다음은 모터보트로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요”에서는 수상스키, 요트가 높게 나타났으며, 다음은 스포츠잠수, 모터보트, 수상오토바이, 기타의 순으로 나타났으며, 그 다음은 윈드서핑으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”에서는 스포츠잠수가 높게 나타났으며, 다음은 수상스키, 기타, 모터보트, 윈드서핑, 수상오토바이 순으로 나타났으며, 그 다음은 요트로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요인을 살펴보면 윈드서핑, 수상오토바이는 “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”, 이 제일 높게 나타났으며, 스포츠잠수는 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”을 요트는 “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”, 모터보트, 수상스키, 기타는 “해양스포츠 활동은 값비싸다는 인식”이 높게 나타났다.



분야에 따른 매력속성의 차이는 <표 4-6>과 같다.

<표 4-6> 분야에 따른 매력속성의 차이

	윈드서핑	스포츠잠수	모터보트	수상오토바이	수상스키	요트	기타	F	p
매력1	3.38±.77	3.27±.90	3.12±.60	3.15±.54	3.39±.67	3.43±.72	3.22±.68	.963	.450
매력2	3.77±.79a	3.45±.83ab	3.56±.71ab	3.34±.68ab	3.71±.61a	3.50±.57ab	3.33±.78b	3.074	.006
매력3	3.68±.79	3.55±.76	3.40±.91	3.57±.75	3.63±.67	3.40±.85	3.40±.88	1.191	.310
매력4	2.95±.97ab	3.38±.72a	3.36±.95a	3.19±.89ab	2.86±.84b	3.00±.78ab	2.77±1.00b	3.713	.001
매력5	3.48±.85	3.31±.78	3.32±.69	3.42±.57	3.42±.72	3.36±.80	3.24±.89	.657	.684
매력6	3.43±.91	3.29±.97	3.28±.73	3.03±.77	3.28±.83	3.40±.72	3.19±.76	1.014	.416
매력7	3.53±1.03	3.20±.97	3.20±.86	3.11±.76	3.21±.77	3.23±.89	3.26±.87	1.555	.160
매력8	3.07±1.05	3.04±1.04	2.92±.90	2.92±1.01	2.81±.80	2.90±.66	2.82±1.08	.667	.676
매력9	3.53±.84a	3.16±.85ab	3.08±.90b	3.38±.57ab	3.28±.56ab	3.23±.77ab	3.12±.80b	2.754	.013
매력10	3.63±.87ab	3.23±.83ab	3.20±.70b	3.42±.90ab	3.34±.70ab	3.70±.91a	3.47±.84ab	2.550	.020
매력11	3.30±.90	3.25±.91	3.32±.73	3.46±1.02	3.26±.82	3.46±.86	3.35±.91	.355	.907
매력12	2.92±.87	3.12±1.03	3.12±.88	3.23±.81	3.07±.74	3.23±.93	3.05±.89	.821	.554
매력13	3.43±.91	3.25±.97	3.36±.75	3.34±1.01	3.47±.82	3.46±.81	3.26±.79	.580	.747
매력14	3.06±.90	3.27±.93	3.08±.86	3.23±.81	3.10±.68	3.10±1.09	3.05±.93	.545	.774
매력15	3.31±1.05	3.00±.99	3.04±.97	3.42±.90	3.13±1.09	3.03±.92	3.26±.89	1.229	.291
매력16	2.97±.82	3.04±.91	3.00±1.00	3.07±1.16	3.02±1.10	3.06±.78	2.87±1.11	.247	.960
매력평균	2.05±.67	2.11±.74	2.20±.50	2.15±.73	2.34±.66	2.16±.64	1.89±.67	1.904	.079
매력 전체 평균	2.10±.68								

매력1 : 기후가 매우 좋은 곳, 매력2 : 바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳, 매력3 : 해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳, 매력4 : 온천을 즐길 수 있는 곳, 매력5 : 커뮤니케이션에 불편함이 없는 곳, 매력6 : 연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳, 매력7 : 대도시와의 교통이 편리한 곳, 매력8 : 야간에도 안전이 확보된 곳, 매력9 : 다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳, 매력10 : 숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳, 매력11 : 먹거리가 다양한 곳, 매력12 : 문화 유적 등 볼거리가 다양한 곳, 매력13 : 사람들이 친절한 곳, 매력14 : 인근에 골프 등 다양한 스포츠 인프라가 구축되어 있는 곳, 매력15 : 대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳, 매력16 : 물가가 싼 곳

<표 4-6>과 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 분야에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳” ($p<.01$), “온천을 즐길 수 있는 곳” ($p<.001$)에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳”, “숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.05$). 사후검정 결과 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서는 윈드서핑이 높게 나타났으며, 다음은 요트, 모터보트, 스포츠잠수, 수상오토바이, 수상스키 순으로 나타났으며, 그 다음은 기타로 낮게 나타났다. “온천을 즐길 수 있는 곳”에서는 스포츠잠수, 모터보트로 높게 나타났으며, 다음은 수상오토바이, 요트, 윈드서핑의 순으로 나타

났으며, 그 다음은 수상스키, 기타로 낮게 나타났다. “다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳”에서는 윈드서핑이 높게 나타났으며, 다음은 수상오토바이, 수상스키, 요트, 스포츠잠수의 순으로 나타났으며, 그 다음은 기타, 모터보트로 낮게 나타났다. “숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳”에서는 요트가 높게 나타났으며, 다음은 윈드서핑, 기타, 수상오토바이, 수상스키, 스포츠잠수의 순으로 나타났으며, 그 다음은 모터보트로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 윈드서핑, 모터보트, 수상스키는 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, 이 제일 높게 나타났으며, 스포츠잠수, 수상오토바이는 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”을 요트, 기타는 “숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳”이 높게 나타났다.

분야에 따른 만족도의 차이는 <표 4-7>과 같다.

<표 4-7> 분야에 따른 만족도의 차이

	윈드서핑	스포츠잠수	모터보트	수상오토바이	수상스키	요트	기타	F	p
만족1	3.49±.89a	3.22±.84ab	3.12±.83ab	3.00±.89b	3.44±.64a	3.23±.56ab	3.22±.80ab	2.125	.050
만족2	3.27±.94a	3.09±.87ab	2.64±.70b	2.73±.82ab	2.92±.94ab	3.16±.91a	2.85±.76ab	3.300	.004
만족3	3.28±.95	3.26±.80	3.16±.80	3.23±.86	3.18±.69	3.26±.69	3.21±.86	.137	.991
만족4	3.16±.89	3.13±.87	2.72±.79	3.11±.95	2.94±.69	3.20±.99	2.98±.74	1.353	.233
만족5	3.81±1.05	3.51±.85	3.44±.91	3.38±.85	3.68±.73	3.56±.81	3.75±.73	1.656	.131
만족6	3.62±.84	3.50±.85	3.24±.92	3.38±.85	3.50±.76	3.50±.93	3.26±.79	1.544	.163
만족7	3.68±.90	3.50±.80	3.20±.91	3.30±1.04	3.44±.50	3.53±.62	3.42±.86	1.738	.111
만족 평균	2.55±.77	2.51±.73	2.32±.69	2.23±.76	2.52±.64	2.66±.54	2.36±.67	1.573	.154
만족 전체 평균				2.48±.71					

만족1 : 해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족, 만족2 : 해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족, 만족3 : 해양스포츠 참여시 정보에 대해 만족, 만족4 : 해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족, 만족5 : 부산은 접근하기에 좋은 위치, 만족6 : 해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족, 만족7 : 해양스포츠 참여를 위해 제방문

<표 4-7>과 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 분야에 따른 만족도의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.05$), “해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.01$). 사후검정 결과 “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”에서는 윈드서핑, 수상스키가 높게 나타났으며, 다음은 요트, 기타, 스포츠잠수, 모터보트의 순으로 나타났으며, 그 다음은 수상오토바이로 낮게 나타났다. “해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족”에서는 윈드서핑, 요트에서 높게 나타났으며, 다음은 스포츠잠수, 수상스키, 기타, 수상오토바이 순으로 나타났으며, 그 다음은 모터보트로 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 모든 분야에서 “부산은 접근하기에 좋은 위치” 이 높게 나타났다.

분야에 따른 활성화방안의 차이는 <표 4-8>과 같다.

<표 4-8> 분야에 따른 활성화방안의 차이

	윈드서핑	스포츠잠수	모터보트	수상오토바이	수상스키	요트	기타	F	p
활성화1	3.84±.86	3.77±.84	3.40±.86	3.76±.90	3.55±.55	3.56±.85	3.68±.90	1.461	.191
활성화2	3.97±.83	3.88±.81	3.64±.63	3.65±1.05	3.71±.80	3.76±.72	3.82±.71	1.184	.314
활성화3	4.00±.85	3.91±.72	3.64±.81	3.65±.97	3.89±.68	3.70±.79	3.92±.79	1.400	.214
활성화4	3.92±.81a	3.93±.79a	3.40±.76b	3.92±.74a	3.92±.74ab	3.80±.88a	3.98±.71a	2.330	.032
활성화5	4.01±.85a	3.90±.79a	3.44±.76b	4.03±.82a	3.65±.99ab	3.76±.81ab	3.80±.89ab	2.272	.037
활성화6	3.96±.90	4.04±.82	3.72±.54	3.80±.93	3.81±.69	3.83±.79	3.80±.85	.905	.491
활성화7	3.87±.85	3.79±.78	3.64±.81	4.00±.69	3.71±.69	3.73±.98	3.89±.85	.736	.621
활성화8	4.00±.78	3.90±.87	3.52±.71	3.96±.82	3.65±.70	3.83±.79	3.73±.81	2.074	.056
활성화9	3.98±.85ab	3.83±.80ab	3.56±.71b	4.00±.84a	3.60±.78ab	4.03±.71a	4.07±.79a	2.455	.024
활성화 평균	3.24±.97	3.05±.74	2.92±.64	3.23±.99	3.05±.76	3.00±.74	3.07±.92	.876	.513
활성화 전체평균	3.11±.86								

활성화1 : 용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요, 활성화2 : 해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요, 활성화3 : 해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요, 활성화4 : 해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요, 활성화5 : 해양스포츠 우수지도자육성이 필요, 활성화6 : 해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요, 활성화7 : 해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요, 활성화8 : 해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요, 활성화9 : 해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요

<표 4-8>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 분야에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요“, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p < .05$). 사후검정 결과 “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”에서는 기타, 스포츠잠수, 수상오토바이, 윈드서핑으로 높게 나타났으며, 다음은 수상스키, 그 다음은 모터보트로 낮게 나타났다. “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”에서는 수상오토바이, 윈드서핑, 스포츠잠수에서 높게 나타났으며, 다음은 기타, 요트, 수상스키 순으로 나타났으며, 그 다음은 모터보트로 나타났다. “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서는 기타, 요트, 수상오토바이가 높게 나타났으며, 다음은 윈드서핑, 스포츠잠수, 수상스키 순으로 나타났으며, 그 다음은 모터보트로 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 윈드서핑, 수상오토바이에서 “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”가 높게 나타났으며, 스포츠잠수, 모터보트는 “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”, 수상스키는 “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, 요트, 기타는 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”가 높게 나타났다.

3. 경력에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

경력에 따른 저해요인의 차이는 <표 4-9>와 같다.

<표 4-9> 경력에 따른 저해요인의 차이

	1년 미만	1년 이상2년 미만	2년 이상	F	p
저해1	3.44±.87	3.31±.91	3.32±1.00	.803	.449
저해2	3.82±.71a	4.02±.73a	3.43±.87b	14.877	.000
저해3	3.65±.90b	3.92±.78a	3.59±.84b	3.993	.019
저해4	3.43±.86	3.43±.81	3.32±.96	.599	.550
저해5	3.60±.80b	4.04±.72a	3.85±.93a	8.420	.000
저해6	3.34±.79	3.34±.84	3.33±.96	.016	.984
저해7	3.54±.83	3.78±.81	3.57±.99	2.313	.100
저해8	3.56±.89	3.55±.75	3.36±1.14	1.476	.230
저해9	3.84±.89b	4.12±.70a	3.56±1.11c	8.809	.000
저해10	3.16±.94	3.00±.96	3.09±1.07	.792	.454
저해 평균	2.39±.66a	2.33±.67a	2.09±.76b	6.056	.003
저해 전체 평균	2.29±.70				

저해1 : 해양스포츠에 대한 인식이 부족, 저해2 : 해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용, 저해3 : 해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족, 저해4 : 해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요, 저해5 : 해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족, 저해6 : 해양스포츠 활동은 안전사고의 위험, 저해7 : 해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족, 저해8 : 해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간, 저해9 : 해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식, 저해10 : 숙박시설이 부족한 편

<표 4-9>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 경력에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”, “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”, “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.001$), “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.05$). 사후검정 결과 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서 1년 이상~2년 미만, 1년 미만이 높게

나타났으며, 다음은 2년 이상이 낮게 나타났다. “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”에서는 1년 이상~2년 미만, 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만이 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”, “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”에서는 1년 이상~2년 미만이 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만, 그 다음은 2년 이상이 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요소를 살펴보면 1년 미만, 1년이상~2년 미만에서 “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”이 높게 나타났으며, 2년 이상은 “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”으로 높게 나타났다.



경력에 따른 매력속성의 차이는 <표 4-10>과 같다.

<표 4-10> 경력에 따른 매력속성의 차이

	1년 미만	1년 이상2년 미만	2년 이상	F	p
매력1	3.20±.72b	3.25±.64b	3.49±.83a	4.887	.008
매력2	3.42±.76b	3.62±.64a	3.70±.83a	4.865	.008
매력3	3.46±.78	3.62±.66	3.62±.93	1.647	.194
매력4	3.03±.78	3.06±.90	3.06±1.11	.045	.956
매력5	3.34±.82	3.41±.65	3.39±.86	.293	.746
매력6	3.27±.81	3.35±.74	3.31±1.01	.295	.745
매력7	3.17±.87b	3.30±.85ab	3.52±1.04a	4.552	.011
매력8	2.93±.93	3.03±.99	2.95±1.06	.320	.726
매력9	3.22±.73	3.38±.69	3.33±.98	1.163	.314
매력10	3.37±.79	3.57±.79	3.46±.96	1.486	.228
매력11	3.20±.88	3.39±.76	3.43±.98	2.422	.090
매력12	3.09±.87	3.05±.77	3.02±1.03	.172	.842
매력13	3.37±.83	3.29±.85	3.40±.99	.424	.655
매력14	3.11±.85	3.14±.87	3.13±.99	.041	.960
매력15	3.13±.97	3.23±.79	3.22±1.17	.406	.666
매력16	3.00±1.01	2.85±.87	3.10±.92	1.676	.189
매력 평균	2.13±.70	2.19±.63	1.97±.67	2.832	.060
매력 전체평균		2.10±.68			

매력1 : 기후가 매우 좋은 곳, 매력2 : 바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳, 매력3 : 해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳, 매력4 : 온천을 즐길 수 있는 곳, 매력5 : 커뮤니케이션에 불편함이 없는 곳, 매력6 : 연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳, 매력7 : 대도시와의 교통이 편리한 곳, 매력8 : 야간에도 안전이 확보된 곳, 매력9 : 다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳, 매력10 : 숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳, 매력11 : 먹거리가 다양한 곳, 매력12 : 문화 유적 등 볼거리가 다양한 곳, 매력13 : 사람들이 친절함, 매력14 : 인근에 골프 등 다양한 스포츠 인프라가 구축되어 있는 곳, 매력15 : 대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳, 매력16 : 물가가 싼 곳

<표 4-10>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 경력에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “기후가 매우 좋은 곳”, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.01$), “대도시와의 교통이 편리한 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.05$). 사후검정 결과 “기후가 매우 좋은 곳”에서 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 1년 미만으로 낮게 나타났다. “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”에서는 1년 이상~2년 미만, 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만이 낮게

나타났다. “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서는 2년 이상, 1년 이상~2년 미만이 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. “대도시와의 교통이 편리한 곳”에서는 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 그 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 1년 미만, 1년이상~2년 미만에서 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”이 높게 나타났으며, 2년 이상은 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”으로 높게 나타났다.

경력에 따른 만족도의 차이는 <표 4-11>과 같다.

<표 4-11> 경력에 따른 만족도의 차이

	1년 미만	1년 이상~2년 미만	2년 이상	F	p
만족1	3.13±.77	3.46±.78	3.42±.89	6.328	.002
만족2	3.01±.82	2.95±.90	3.13±.98	1.038	.355
만족3	3.16±.76	3.39±.80	3.23±.96	2.133	.120
만족4	3.03±.84	3.13±.67	3.07±1.00	.364	.695
만족5	3.56±.963	3.60±.83	3.80±.87	2.317	.100
만족6	3.36±.86	3.49±.72	3.61±.89	2.659	.071
만족7	3.34±.78b	3.53±.82ab	3.70±.89a	6.047	.003
만족평균	2.43±.63	2.48±.72	2.55±.82	.825	.439
만족 전체평균		2.48±.71			

만족1 : 해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족, 만족2 : 해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족, 만족3 : 해양스포츠 참여시 정보에 대해 만족, 만족4 : 해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족, 만족5 : 부산은 접근하기에 좋은 위치, 만족6 : 해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족, 만족7 : 해양스포츠 참여를 위해 재방문

<표 4-11>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 경력에 따른 만족성의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”, “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.01$). 사후검정 결과 “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”에서 1년 이상~2년 미만이 높게 나타났으며, 다음은 2년 이상, 그 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. “해양스포

츠 참여를 위해 재방문” 에서 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 그 다음은 1년 미만이 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 경력 모두에서 “부산은 접근하기에 좋은 위치” 로 높게 나타났다.

경력에 따른 활성화방안의 차이는 <표 4-12>와 같다.

<표 4-12> 경력에 따른 활성화방안의 차이

	1년 미만	1년 이상~2년 미만	2년 이상	F	p
활성화1	3.51±.79b	3.67±.78b	4.04±.87a	13.528	.000
활성화2	3.69±.77b	3.82±.80b	4.06±.81a	6.852	.001
활성화3	3.70±.83b	3.82±.77b	4.20±.69a	12.860	.000
활성화4	3.70±.76b	3.80±.78b	4.13±.79a	9.958	.000
활성화5	3.65±.85b	3.94±.75a	4.10±.89a	9.676	.000
활성화6	3.74±.83a	3.91±.79ab	4.12±.81b	6.982	.001
활성화7	3.65±.78b	3.89±.75a	4.01±.87a	6.998	.001
활성화8	3.67±.80b	3.89±.72a	4.08±.81a	8.855	.000
활성화9	3.75±.79b	3.88±.80b	4.13±.81a	7.079	.001
활성화 평균	2.94±.76b	3.05±.80b	3.41±.97a	10.145	.000
활성화 전체평균	3.11±.86				

활성화1 : 용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요, 활성화2 : 해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요, 활성화3 : 해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요, 활성화4 : 해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요, 활성화5 : 해양스포츠 우수지도자육성이 필요, 활성화6 : 해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요, 활성화7 : 해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책 마련이 필요, 활성화8 : 해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요, 활성화9 : 해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요

<표 4-12>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 경력에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”, “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”, “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요”, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가

필요”, “해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요”, “해양스포츠 강습 프로그램 운영이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.01$). 사후검정 결과 “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”, “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”, “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요”, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서는 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 1년 미만으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요”, “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”에서는 2년 이상, 1년 이상~2년 미만이 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”에서는 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 그 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 1년 미만은 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”이 높게 나타났으며, 1년이상~2년 미만은 “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”, 2년 이상은 “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요”으로 높게 나타났다.

4. 횡수에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

횡수에 따른 저해요인의 차이는 <표 4-13>과 같다.

<표 4-13> 횡수에 따른 저해요인의 차이

	1회	2회	3회 이상	F	p
저해1	3.39±.87	3.28±1.00	3.38±.97	.358	.699
저해2	3.85±.70a	3.69±.75ab	3.50±1.04b	5.130	.006
저해3	3.70±.85	3.55±.91	3.83±.85	1.621	.199
저해4	3.40±.82	3.34±.88	3.43±1.06	.148	.862
저해5	3.73±.82b	3.69±.81b	4.06±.88a	4.235	.015
저해6	3.36±.80	3.26±.93	3.33±.97	.301	.740
저해7	3.63±.84	3.47±.91	3.69±.98	1.059	.348
저해8	3.58±.87a	3.50±.91a	3.21±1.15b	3.926	.021
저해9	3.86±.89	3.73±.93	3.81±1.10	.510	.601
저해10	3.11±.89	3.06±1.04	3.10±1.21	.061	.941
저해 평균	2.39±.66a	2.28±.77a	1.96±.70b	9.411	.000
저해 전체평균		2.29±.70			

저해1 : 해양스포츠에 대한 인식이 부족, 저해2 : 해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용, 저해3 : 해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족, 저해4 : 해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요, 저해5 : 해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족, 저해6 : 해양스포츠 활동은 안전사고의 위험, 저해7 : 해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족, 저해8 : 해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간, 저해9 : 해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식, 저해10 : 숙박시설이 부족한 편

<표 4-13>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 횡수에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.01$), “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”, “해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났($p<.05$). 사후검정 결과 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서는 1회가 높게 나타났으며, 다음은 2회, 그 다음은 3회 이상으로 낮게 나타났

다. “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”에서는 3회 이상이 높게 나타났고, 다음은 1회, 2회로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간”에서는 1회, 2회가 높게 나타났으며, 다음은 3회 이상으로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요인을 살펴보면 1회와 2회에서 “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”이 높게 나타났으며, 3회 이상에서는 “해양스포츠를 할 수 있는 시설”이 가장 높게 나타났다.

횟수에 따른 매력속성의 차이는 <표 4-14>와 같다.

<표 4-14> 횟수에 따른 매력속성의 차이

	1회	2회	3회 이상	F	p
매력1	3.22±.71b	3.42±.71ab	3.47±.86a	4.034	.019
매력2	3.42±.73b	3.71±.74a	3.86±.78a	10.040	.000
매력3	3.46±.79b	3.65±.74ab	3.76±.84a	4.239	.015
매력4	3.01±.86	3.03±.84	3.20±1.14	1.012	.365
매력5	3.31±.75	3.44±.79	3.50±.92	1.673	.189
매력6	3.25±.85	3.42±.75	3.36±.97	1.250	.288
매력7	3.23±.87	3.36±.86	3.49±1.16	2.004	.136
매력8	2.90±.94	3.06±.87	3.04±1.20	.876	.417
매력9	3.24±.76	3.36±.72	3.41±.98	1.421	.243
매력10	3.37±.84	3.58±.79	3.60±.91	2.740	.066
매력11	3.26±.85	3.41±.96	3.44±.93	1.469	.232
매력12	3.09±.84	3.14±.87	2.89±1.00	1.553	.213
매력13	3.33±.88	3.41±.90	3.41±.89	.335	.716
매력14	3.10±.88	3.23±.91	3.09±.94	.574	.564
매력15	3.15±.93	3.26±.91	3.21±1.24	.370	.691
매력16	2.96±.99	2.93±.93	3.13±.84	.932	.395
매력 평균	2.10±.69ab	2.23±.58a	1.93±.70b	3.146	.044
매력 전체평균	2.10±.68				

매력1 : 기후가 매우 좋은 곳, 매력2 : 바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳, 매력3 : 해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳, 매력4 : 온천을 즐길 수 있는 곳, 매력5 : 커뮤니케이션에 불편함이 없는 곳, 매력6 : 연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳, 매력7 : 대도시와의 교통이 편리한 곳, 매력8 : 야간에도 안전이 확보된 곳, 매력9 : 다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳, 매력10 : 숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳, 매력11 : 먹거리가 다양한 곳, 매력12 : 문화 유적 등 볼거리가 다양한 곳, 매력13 : 사람들이 친절한 곳, 매력14 : 인근에 골프 등 다양한 스포츠 인프라가 구축되어 있는 곳, 매력15 : 대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳, 매력16 : 물가가 싼 곳

<표 4-14>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 횃수에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “기후가 매우 좋은 곳”, “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.05$), “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.01$). 사후검정 결과 “기후가 매우 좋은 곳”, “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”에서는 3회 이상이 높게 나타났으며, 다음은 2회, 그 다음은 1회로 낮게 나타났다. “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서는 3회 이상, 2회가 높게 나타났고, 다음은 1회로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 1회는 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”이 높게 나타났으며, 2회, 3회 이상은 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”으로 높게 나타났다.

횃수에 따른 만족도의 차이는 <표 4-15>와 같다.

<표 4-15> 횃수에 따른 만족도의 차이

	1회	2회	3회 이상	F	p
만족1	3.22±.72b	3.33±.93ab	3.55±.98a	4.222	.015
만족2	2.99±.78	3.11±.98	3.10±1.11	.659	.518
만족3	3.21±.73	3.41±.94	3.18±1.04	1.601	.203
만족4	3.03±.78b	3.31±.94a	2.96±.95b	3.292	.038
만족5	3.58±.82	3.69±.94	3.81±1.04	1.783	.170
만족6	3.40±.82	3.69±.81	3.47±.92	2.961	.053
만족7	3.38±.76b	3.66±.82a	3.75±1.01a	6.588	.002
만족 평균	2.46±.62	2.60±.83	2.43±.86	1.137	.332
만족 전체평균		2.48±.71			

만족1 : 해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족, 만족2 : 해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족, 만족3 : 해양스포츠 참여시 정보에 대해 만족, 만족4 : 해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족, 만족5 : 부산은 접근하기에 좋은 위치, 만족6 : 해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족, 만족7 : 해양스포츠 참여를 위해 재방문

<표 4-15>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 횃수에 따른 만족도의

차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”, “해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며 ($p<.05$), “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.01$). 사후검정 결과 “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”에서는 3회 이상이 높게 나타났으며, 다음은 2회, 그 다음은 1회로 낮게 나타났다. “해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족”에서는 2회가 높게 나타났고, 다음은 1회, 3회 이상으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서는 3회 이상, 2회가 높게 나타났으며, 1회가 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 횟수에 상관없이 “부산은 접근하기에 좋은 위치”로 높게 나타났다.

횟수에 따른 활성화방안의 차이는 <표 4-16>과 같다.

<표 4-16> 횟수에 따른 활성화방안의 차이

	1회	2회	3회 이상	F	p
활성화1	3.60±.79b	4.00±.82a	3.80±.97ab	5.989	.003
활성화2	3.75±.78b	4.06±.75a	3.89±.90ab	3.472	.024
활성화3	3.79±.81b	4.04±.74a	4.01±.77a	3.472	.032
활성화4	3.70±.75b	4.07±.82a	4.15±.77a	11.585	.000
활성화5	3.74±.86b	4.09±.81a	4.01±.85a	5.401	.005
활성화6	3.80±.83b	4.01±.85ab	4.09±.84a	3.834	.023
활성화7	3.72±.78b	3.84±.88b	4.12±.81a	5.960	.003
활성화8	3.75±.77b	4.01±.81a	4.03±.86a	4.666	.010
활성화9	3.81±.78b	4.07±.78a	4.00±.88a	3.104	.046
활성화 평균	2.96±.75b	3.38±.94a	3.35±1.02a	9.273	000
활성화 전체평균		3.11±.86			

활성화1 : 용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요, 활성화2 : 해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요, 활성화3 : 해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요, 활성화4 : 해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요, 활성화5 : 해양스포츠 우수지도자육성이 필요, 활성화6 : 해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요, 활성화7 : 해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요, 활성화8 : 해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요, 활성화9 : 해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요

<표 4-16>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 횟수에 따른 활성화방

안의 차이를 살펴본 결과, “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요” ($p<.01$), “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요” ($p<.05$), “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요” ($p<.05$), “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요” ($p<.001$), “해양스포츠 우수지도자육성이 필요” ($p<.01$), “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요” ($p<.05$), “해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요” ($p<.01$), “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요” ($p<.01$), “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요” ($p<.05$)에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요”, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서는 3회 이상, 2회가 높게 나타났으며, 다음은 1회로 낮게 나타났다. “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”, “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”에서는 2회가 높게 나타났으며, 다음은 3회 이상, 그 다음은 1회로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”에서는 3회 이상이 높게 나타났으며, 다음은 2회, 그 다음은 1회로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요”에서는 3회 이상이 높게 나타났으며, 다음은 2회, 1회로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 1회는 “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”가 높게 나타났으며, 2회는 “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”가 높게 나타났고, 3회 이상은 “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”가 높게 나타났다.

5. 1일 참여시간에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

1일 참여시간에 따른 저해요인의 차이는 <표 4-17>과 같다.

<표 4-17> 1일 참여시간에 따른 저해요인의 차이

	1시간	2시간	3시간	4시간이상	F	p
저해1	3.43±.82	3.21±.96	3.51±.99	3.37±.93	1.750	.156
저해2	3.81±.67	3.75±.80	3.74±1.04	3.68±.72	.377	.769
저해3	3.66±.87	3.73±.80	3.78±.92	3.62±.91	.434	.728
저해4	3.43±.81	3.38±.82	3.31±1.11	3.46±.81	.351	.789
저해5	3.71±.75	3.78±.91	3.87±.93	3.88±.76	.835	.475
저해6	3.36±.77ab	3.50±.81a	3.12±1.01b	3.25±.87ab	2.843	.038
저해7	3.66±.74	3.56±.91	3.57±1.08	3.62±.89	.338	.798
저해8	3.56±.69	3.46±1.31	3.50±1.31	3.44±.98	.303	.823
저해9	3.77±.84ab	4.09±.76a	3.69±1.20b	3.64±1.03b	3.862	.010
저해10	3.26±.86	3.01±.95	3.00±1.05	3.01±1.18	1.796	.148
저해 평균	2.46±.64a	2.29±.65ab	2.07±.79b	2.16±.74b	5.296	.001
저해 전체 평균	2.29±.70					

저해1 : 해양스포츠에 대한 인식이 부족, 저해2 : 해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용, 저해3 : 해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족, 저해4 : 해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요, 저해5 : 해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족, 저해6 : 해양스포츠 활동은 안전사고의 위험, 저해7 : 해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족, 저해8 : 해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간, 저해9 : 해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식, 저해10 : 숙박시설이 부족한 편

<표 4-17>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 1일 참여시간에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.05$), “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.01$). 사후검정 결과 “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”에서는 2시간이 높게 나타났으며, 다음은 1시간, 4시간 이상, 그 다음은 3시간으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동은 값비싸다란

인식”에서는 2시간이 높게 나타났고, 다음은 1시간, 그 다음은 3시간, 4시간 이상으로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요인을 살펴보면 1시간은 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”이 높게 나타났으며, 2시간은 “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”, 3시간과 4시간은 “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”이 높게 나타났다.

1일 참여시간에 따른 매력속성의 차이는 <표 4-18>과 같다.

<표 4-18> 1일 참여시간에 따른 매력속성의 차이

	1시간	2시간	3시간	4시간이상	F	p
매력1	3.20±.68b	3.25±.59b	3.37±1.01ab	3.55±.71a	3.190	.024
매력2	3.43±.75	3.63±.69	3.57±.94	3.72±.65	2.338	.073
매력3	3.41±.79b	3.58±.69ab	3.62±.98ab	3.75±.72a	2.678	.047
매력4	3.01±.75	3.21±.95	3.01±1.01	2.90±1.05	1.546	.202
매력5	3.30±.73	3.31±.87	3.56±.82	3.46±.74	2.030	.109
매력6	3.30±.80	3.21±.79	3.37±1.06	3.40±.83	.824	.482
매력7	3.26±.78b	3.16±.95b	3.59±1.10a	3.33±.95ab	2.992	.031
매력8	3.02±.87	2.88±1.00	2.96±1.17	2.96±.97	.395	.757
매력9	3.22±.70	3.33±.75	3.34±.99	3.35±.87	.590	.622
매력10	3.36±.75	3.52±.88	3.51±1.02	3.48±.77	.843	.471
매력11	3.23±.83	3.41±.84	3.27±1.06	3.42±.90	1.013	.387
매력12	3.12±.78	3.03±.92	3.09±.95	2.96±1.04	.477	.699
매력13	3.46±.76	3.31±.89	3.30±1.08	3.29±.88	.854	.465
매력14	3.17±.82	3.11±.93	3.10±.97	3.07±.94	.217	.884
매력15	3.24±.89	3.03±1.02	3.22±1.09	3.27±1.03	1.166	.323
매력16	3.13±.89	2.82±.92	3.03±1.14	2.94±.87	2.084	.102
매력평균	2.27±.65a	2.04±.66b	1.95±.77b	1.96±.58b	5.035	.002
매력 전체평균	2.10±.68					

매력1 : 기후가 매우 좋은 곳, 매력2 : 바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳, 매력3 : 해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳, 매력4 : 온천을 즐길 수 있는 곳, 매력5 : 커뮤니케이션에 불편함이 없는 곳, 매력6 : 연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳, 매력7 : 대도시와의 교통이 편리한 곳, 매력8 : 야간에도 안전이 확보된 곳, 매력9 : 다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳, 매력10 : 숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳, 매력11 : 먹거리가 다양한 곳, 매력12 : 문화 유적 등 볼거리가 다양한 곳, 매력13 : 사람들이 친절한 곳, 매력14 : 인근에 골프 등 다양한 스포츠 인프라가 구축되어 있는 곳, 매력15 : 대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳, 매력16 : 물가가 싼 곳

<표 4-18>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 1일 참여시간에 따른

매력속성의 차이를 살펴본 결과, “기후가 매우 좋은 곳”, “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.05$). 사후검정 결과 “기후가 매우 좋은 곳”에서는 4시간 이상이 높게 나타났으며, 다음은 3시간, 그 다음은 2시간, 1시간으로 낮게 나타났다. “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”에서는 4시간 이상이 높게 나타났으며, 다음은 3시간, 2시간, 그 다음은 1시간으로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 1시간은 “사람들이 친절한 곳”이 높게 나타났으며, 2시간은 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난”, 3시간, 4시간 이상은 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”으로 높게 나타났다.

1일 참여시간에 따른 만족도의 차이는 <표 4-19>와 같다.

<표 4-19> 1일 참여시간에 따른 만족도의 차이

	1시간	2시간	3시간	4시간이상	F	p
만족1	3.21±.71	3.30±.77	3.39±1.06	3.40±.83	1.044	.373
만족2	2.95±.76	3.00±.88	3.27±1.06	3.01±.94	1.989	.115
만족3	3.16±.71	3.28±.82	3.27±.98	3.31±.94	.556	.645
만족4	3.00±.74	3.60±.88	3.10±1.02	3.22±.83	.837	.474
만족5	3.56±.81	3.73±.80	3.81±1.10	3.50±.92	1.987	.116
만족6	3.36±.82b	3.41±.82b	3.77±.92a	3.48±.77b	3.766	.011
만족7	3.32±.75b	3.51±.82ab	3.66±.99a	3.72±.76a	4.175	.006
만족평균	2.51±.61	2.40±.63	2.51±.91	2.51±.81	.622	.601
만족 전체평균	2.48±.71					

만족1 : 해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족, 만족2 : 해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족, 만족3 : 해양스포츠 참여시 정보에 대해 만족, 만족4 : 해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족, 만족5 : 부산은 접근하기에 좋은 위치, 만족6 : 해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족, 만족7 : 해양스포츠 참여를 위해 재방문

<표 4-19>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 1일 참여시간에 따른 만족도의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.05$), “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서

유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.05$). 사후검정 결과 “해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 4시간 이상, 2시간, 1시간의 순으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서는 4시간 이상, 3시간 높게 나타났으며, 다음은 2시간, 그 다음은 1시간으로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 1시간, 2시간, 3시간은 “부산은 접근하기에 좋은 위치”이 높게 나타났으며, 4시간 이상은 “해양스포츠 참여를 위해 재방문”으로 높게 나타났다.

1일 참여시간에 따른 활성화방안의 차이는 <표 4-20>과 같다.

<표 4-20> 1일 참여시간에 따른 활성화방안의 차이

	1시간	2시간	3시간	4시간이상	F	p
활성화1	3.52±.79b	3.69±.82b	4.04±.88a	3.79±.83ab	6.028	.001
활성화2	3.76±.72b	3.82±.75b	4.10±.91a	3.70±.90b	3.316	.020
활성화3	3.79±.79	3.83±.79	4.09±.83	3.94±.81	2.271	.080
활성화4	3.69±.72b	3.93±.79ab	4.07±.80a	3.85±.87ab	3.897	.009
활성화5	3.63±.80b	3.97±.84a	4.03±.96a	3.98±.81a	4.755	.003
활성화6	3.80±.81	3.97±.85	3.90±.85	3.98±.78	1.042	.374
활성화7	3.70±.72	3.95±.85	3.87±.90	3.79±.85	1.787	.149
활성화8	3.75±.73b	3.92±.81ab	4.04±.84a	3.72±.87b	2.633	.050
활성화9	3.76±.71b	3.94±.82ab	4.16±.88a	3.83±.88b	3.873	.010
활성화 평균	3.00±.72b	3.05±.83ab	3.33±.98a	3.22±1.02ab	2.673	.047
활성화 전체 평균	3.11±.86					

활성화1 : 용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요, 활성화2 : 해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요, 활성화3 : 해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요, 활성화4 : 해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요, 활성화5 : 해양스포츠 우수지도자육성이 필요, 활성화6 : 해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요, 활성화7 : 해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요, 활성화8 : 해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요, 활성화9 : 해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요

<표 4-20>에서와 같이 연구대상의 인구 통계적 특성인 1일 참여시간에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”, “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”, “해양스포츠

츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며($p<.01$), “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.05$). 사후검정 결과 “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 4시간 이상, 그 다음은 2시간, 1시간으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 2시간, 1시간, 그 다음은 4시간 이상이 낮게 나타났다. “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 2시간이 높게 나타났으며, 4시간, 1시간 이상으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”에서는 3시간, 2시간, 4시간 이상의 순으로 높게 나타났으며, 다음은 1시간으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 2시간, 그 다음은 1시간, 4시간 이상으로 낮게 나타났다. 마지막으로 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 2시간, 그 다음은 4시간 이상, 1시간으로 낮게 나타났다.

전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 1시간, 2시간은 “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”가 높게 나타났으며, 3시간은 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”가 높게 나타났으며, 4시간 이상은 “해양스포츠 우수지도자 육성이 필요”가 가장 높게 나타났다.

V. 논의

이 연구는 해양스포츠 활동에 대한 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안을 살펴보고 해양스포츠 활성화방안을 구명하여 부산지역 해양관광 발전을 위한 기초자료로 제공하는 데 목적이 있다. 이에 조사 분석한 결과를 선행연구와 비교 검토하여 다음과 같이 논의하였다.

1. 성별에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

연구대상의 인구 통계적 특성인 성별에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠에 대한 인식이 부족”, “해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그 외의 하위요인에서는 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다. 저해요인의 평균값의 차이를 살펴보면 남자와 여자 모두가 중요하게 생각하는 요인은 “비싼 비용”이었고, 중요하지 않다고 인식한 요인은 “숙박시설의 부족”으로 일치하게 나타났다. 이는 원영덕(2008)의 연구에서 관광의 문제점 중 “비싼 이용요금”이 남자와 여자 모두 가장 큰 문제점이라고 나타난 연구와 유사하다. 그리고 양성은(2009)의 연구에서 관광객이 인식하는 저해요인 중 숙박시설은 큰 문제로 인식하지 않는 연구결과와 일치한다.

성별에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “기후가 매우 좋은 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, “연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳”, “사람들이 친절할 곳”, “대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그 외의 하위요인에서는 유의한 차

이가 없는 것으로 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 남자는 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”을 제일 높게 생각하고 있으며, 여자는 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”을 높게 생각하고 있다. 그리고 남자와 여자 모두 “야간에도 안전이 확보된 곳”은 가장 낮게 생각하고 있다. 이는 해양스포츠 활동이 주로 주간에 이루어지기 때문에 활동이 야간의 안전과는 크게 상관이 없는 것을 알 수 있다.

성별에 따른 만족도의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그 외의 하위요인에서는 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 남자와 여자 모두 “부산은 접근하기에 좋은 위치”가 높게 생각하고 있다. 재방문 의사가 높다는 것은 만족도가 높은 것을 의미하는데, 이는 진형민(2011)의 연구에서 성별에 따른 해양스포츠 만족도에 대한 차이가 남자가 여자보다 높게 나온 것과 일치한다. 해양스포츠의 특성상 체험활동이 대부분인 점을 미루어보아 남자가 여자보다 체험 활동을 선호한다고 할 수 있다.

성별에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그 외의 하위요인에서는 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 남자는 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”를 제일 높게 생각하고 있으며, 여자는 “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”가 높게 생각하고 있다. 진형민(2011)의 연구에서도 ‘안내자료’, ‘인터넷 정보제공’과 같은 정보제공 측면에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났고, 남자가 여자보다 높은 것으로 나타났다. 그리고 원영덕(2008)의 연구에서는 성별에 따른 활성화방안에서 대부분의 요인에서 남자와 여자의 인식에는 유의한 차이가 없고, 활성화 전체평균 값

이 3.11으로 다른 요인에 비해 상대적으로 높은 것으로 나타나 해양스포츠 활성화에는 남자와 여자 모두 요인에 대한 의식의 차이가 없으며 모두 중요하게 인식하는 것으로 보인다.

2. 분야에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

연구대상의 인구 통계적 특성인 분야에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”, “해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요”, “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서는 스포츠잠수, 수상스키가 높게 나타났으며, 다음은 기타, 요트, 수상오토바이, 모터보트 순으로 나타났으며, 그 다음은 윈드서핑으로 낮게 나타났다. “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”에서는 스포츠잠수, 수상오토바이, 수상스키, 요트의 순으로 높게 나타났으며, 다음은 기타, 윈드서핑, 그 다음은 모터보트로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요”에서는 수상스키, 요트가 높게 나타났으며, 다음은 스포츠잠수, 모터보트, 수상오토바이, 기타의 순으로 나타났으며, 그 다음은 윈드서핑으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”에서는 스포츠잠수가 높게 나타났으며, 다음은 수상스키, 기타, 모터보트, 윈드서핑, 수상오토바이 순으로 나타났으며, 그 다음은 요트로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요인을 살펴보면 윈드서핑, 모터보트, 수상오토바이, 수상스키, 기타는 “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”, 이 제일 높게 나타났으며, 스포츠잠수는 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”을 요트는 “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”이 높게 나타났다. 지삼업(2011a)은 우리나라의 해

양스포츠 활성화 문제점 중 하나로 마리나 시설의 부족을 꼽고 있다. 특히 요트는 보관할 수 있는 계류시설이 없이는 활동이 불가능한 종목으로 요트를 즐기는 대상자들은 시설의 부족을 가장 중요하게 생각했다. 또한 대부분의 종목에서 “해양스포츠 장비의 부족”, “비싼 비용”을 가장 큰 저해요인이라 인식했다. 이는 대부분의 장비를 해외에서 수입하기 때문에 비용이 비싸진다고 볼 수 있다. 고무보트나 서핑보드와 같이 2013년 현재로도 100% 국산화가 용이한 장비부터 국산화를 시작해야 할 것으로 사료된다.

분야에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, “온천을 즐길 수 있는 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. “다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳”, “숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서는 윈드서핑이 높게 나타났다. 다음은 요트, 모터보트, 스포츠잠수, 수상오토바이, 수상스키 순으로 나타났다. 그 다음은 기타로 낮게 나타났다. “온천을 즐길 수 있는 곳”에서는 스포츠잠수, 모터보트로 높게 나타났다. 다음은 수상오토바이, 요트, 윈드서핑의 순으로 나타났다. 그 다음은 수상스키, 기타로 낮게 나타났다. “다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳”에서는 윈드서핑이 높게 나타났다. 다음은 수상오토바이, 수상스키, 요트, 스포츠잠수의 순으로 나타났다. 그 다음은 기타, 모터보트로 낮게 나타났다. “숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳”에서는 요트가 높게 나타났다. 다음은 윈드서핑, 기타, 수상오토바이, 수상스키, 스포츠잠수의 순으로 나타났다. 그 다음은 모터보트로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 윈드서핑, 모터보트, 수상스키는 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, 이 제일 높게 나타났으며, 스포츠잠수, 수상오토바이는 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”을 요트, 기타는 “숙박, 음식,

교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳”이 높게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성은 모든 분야에서 자연경관이 뛰어나거나 자연체험이 가능한 곳이 가장 높게 나타났다. 해양스포츠는 대표적인 스포츠형 해양관광이지만 해양스포츠 활동뿐만 아니라 주변 자연적 요소도 중요하다는 것을 알 수 있다. 김정준(2009)은 관광지의 유형별로 관광객이 관광지를 방문하는 요인과 만족도에 대한 연구에서 자연 중심형 위주의 관광지는 해당지역의 자연적 요소가 중요하다고 주장했다. 따라서 부산은 해양스포츠 활동 자체만이 아니라, 대표적인 자연적 요소인 바다의 경관적 요소를 중심으로 발전시킬 필요가 있다.

분야에 따른 만족도의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”에서는 윈드서핑, 수상스키가 높게 나타났으며, 다음은 요트, 기타, 스포츠잠수, 모터보트의 순으로 나타났으며, 그 다음은 수상오토바이로 낮게 나타났다. “해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족”에서는 윈드서핑, 요트에서 높게 나타났으며, 다음은 스포츠잠수, 수상스키, 기타, 수상오토바이 순으로 나타났으며, 그 다음은 모터보트로 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 모든 분야에서 “부산은 접근하기에 좋은 위치”이 높게 나타났다. 박명국(2001)에서 윈드서핑의 심리적 만족도가 높게 나타났는데, 이는 활동의 장소가 바다뿐 아니라 을숙도를 포함한 낙동강 일대에서도 가능하며, 대부분의 연회비제도로 인해 매회 참여시 경제적 비용의 부담이 상대적으로 적은 것으로 이 연구와 동일했다. 또한 윈드서핑과 요트 참여자가 다른 종목 보다 비용에 대한 만족도가 높은 것으로 나타나 무동력 해양스포츠 활동이 동력 해양스포츠 보다 비용이 적게 들어가는 것을 알 수 있다.

분야에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요” 에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요” 에서는 기타, 스포츠잠수, 수상오토바이, 윈드서핑으로 높게 나타났으며, 다음은 수상스키, 그 다음은 모터보트로 낮게 나타났다. “해양스포츠 우수지도자육성이 필요” 에서는 수상오토바이, 윈드서핑, 스포츠잠수에서 높게 나타났으며, 다음은 기타, 요트, 수상스키 순으로 나타났으며, 그 다음은 모터보트로 나타났다. “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요” 에서는 기타, 요트, 수상오토바이가 높게 나타났으며, 다음은 윈드서핑, 스포츠잠수, 수상스키 순으로 나타났으며, 그 다음은 모터보트로 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 윈드서핑, 수상오토바이는 “해양스포츠 우수지도자육성이 필요” 가 높게 나타났으며, 스포츠잠수, 모터보트는 “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”, 수상스키는 “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, 요트, 기타는 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요” 로 높게 나타났다. 스포츠잠수는 다른 종목에 비해 많은 장비와 시설을 필요하고, 모터보트 활동은 기본적으로 마리나 또는 보트계류장 같은 모터보트를 계류할 공간을 중요하게 생각하는 것으로 나타났다. 그리고 요트의 경우 참여시 정보의 부족으로 많은 사람들이 쉽게 접근하지 못하는 것으로 나타나 일반인이 쉽게 접근 가능하도록 인터넷이나 광고를 통한 마케팅 및 정보 제공이 필요하다.

3. 경력에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

연구대상의 인구 통계적 특성인 경력에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”, “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”, “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서 1년 이상~2년 미만, 1년 미만이 높게 나타났으며, 다음은 2년 이상이 낮게 나타났다. “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”에서는 1년 이상~2년 미만, 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만이 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”, “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”에서는 1년 이상~2년 미만이 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만, 그 다음은 2년 이상이 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요소를 살펴보면 1년 미만, 1년이상~2년 미만에서 “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”이 높게 나타났으며, 2년 이상은 “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”으로 높게 나타났다. 원영덕(2008)은 해양스포츠 저해요인 요소 중 비싼 장비요금에 대해서 처음 방문한 관광객이 가장 높게 나타나 다른 경험자보다 문제점으로 더 인식하고 있는 것으로 동일하게 나타났다.

경력에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “기후가 매우 좋은 곳”, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “대도시와의 교통이 편리한 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “기후가 매우 좋은 곳”에서 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 1년 미만으로 낮게 나타났다. “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”에서는 1년 이상~2년 미만, 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년

미만이 낮게 나타났다. “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서는 2년 이상, 1년 이상~2년 미만은 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. “대도시와의 교통이 편리한 곳”에서는 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 그 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. 경력에 따른 만족성의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “기후가 매우 좋은 곳”에서 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 그 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 1년 미만, 1년 이상~2년 미만에서 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”이 높게 나타났으며, 2년 이상은 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”으로 높게 나타났다. 김석규(2003)은 경력이 짧을수록 자기능력을 새롭게 도전하고 싶은 욕구가 강하게 작용한다고 주장하고 있다. 이러한 점으로 비추어 보아 경력이 길수록 체험형 활동보다 관광(람)형 활동을 더욱 더 선호하는 것으로 나타났다. 또한 초보자일수록 기후와 주변 자연을 더욱 중요하게 인식했는데, 이는 초보자의 경우 활동의 환경에 상관없이 해양스포츠 활동의 목적이 체험이고, 경력자의 경우 해양스포츠 활동을 취미로 인식하기 때문에 좋은 환경을 추구하는 것으로 나타났다.

경력에 따른 만족도의 차이에서는 모든 요인에서 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 모든 경력에서 “부산은 접근하기에 좋은 위치”로 높게 나타났다. 연구대상은 부산지역 참여자로 대부분이 높은 접근성을 부산에서 해양스포츠 활동을 즐기는 만족 중 가장 큰 요인으로 확인되었다.

경력에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”, “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”, “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요”, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성

(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”, “해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요”, “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”, “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”, “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요”, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서는 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 1년 미만으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요”, “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”에서는 2년 이상, 1년 이상~2년 미만이 높게 나타났으며, 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서는 2년 이상이 높게 나타났으며, 다음은 1년 이상~2년 미만, 그 다음은 1년 미만으로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 1년 미만은 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”이 높게 나타났으며, 1년이상~2년 미만은 “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”, 2년 이상은 “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요”으로 높게 나타났다. 전체 요인에서 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났고, 경력이 많을수록 적은 사람에 비해 활성화방안이 더욱 필요한 것으로 나타나 경력 즉, 해양스포츠 활동에 전문화가 될수록 활성화방안을 더 인식하고 있는 것으로 사료된다. 이는 김영표·최도석·우석봉(2007)의 부산지역 해양레저관광 활성화방안 연구에서 전문가를 대상으로 한 설문조사 결과, 일반인을 대상으로 한 결과와 달리, 부산지역 해양레저관광 활성화방안 중 ‘해양레저 관광 상품 개발’과 ‘해양레저인프라 확충’을 가장 중요하게 생각한 다고 밝힌 것과 일치했다.

4. 횡수에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

연구대상의 인구 통계적 특성인 횡수에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”, “해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”에서는 1회가 높게 나타났으며, 다음은 2회, 그 다음은 3회 이상으로 낮게 나타났다. “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”에서는 3회 이상이 높게 나타났고, 다음은 1회, 2회로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간”에서는 1회, 2회가 높게 나타났으며, 다음은 3회 이상으로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요인을 살펴보면 “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”이 높게 나타났다. 이는 원영덕(2008)의 연구에서 나타난 처음 방문한 관광객이 장비 이용 요금이 가장 문제라고 인식한 결과와 이 연구의 결과 역시 일치했다. 그리고 활동의 횡수가 적을수록 해양스포츠의 짧은 활동 기간을 저해요인으로 인식했다.

횡수에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “기후가 매우 좋은 곳”, “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “기후가 매우 좋은 곳”, “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”에서는 3회 이상이 높게 나타났으며, 다음은 2회, 그 다음은 1회로 낮게 나타났다. “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”에서는 3회 이상, 2회가 높게 나타났다, 다음은 1회로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 1회는 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”이 높게 나타났으며, 2회, 3회 이상은 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”으로 높게 나타났다. 이는 경력에 따른 매력속성과 동일한 결과를 보이는데, 김석규(2003)가 주장한 참가

횃수가 길어질수록 활동에 대한 숙련도가 높아져 도전의식 보다는 오히려 기후나 다른 체험활동이 가능한 곳 등 다른 요소에서 매력을 찾으려 하는 경향성을 나타내고 있다고 볼 수 있다.

횃수에 따른 만족도의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”, “해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”에서는 3회 이상이 높게 나타났으며, 다음은 2회, 그 다음은 1회로 낮게 나타났다. “해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족”에서는 2회가 높게 나타났고, 다음은 1회, 3회 이상으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서는 3회 이상, 2회가 높게 나타났으며, 1회가 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 횃수와 관계없이 “부산은 접근하기에 좋은 위치”로 높게 나타났다. 성별, 분야, 경력에 이어서 횃수도 마찬가지로 부산의 우수한 접근성이 가장 높은 만족도로 나타났다. 이는 부산지역 사람들을 대상으로 하였기 때문에 부산의 접근성에는 모두 만족하는 것으로 나타났으며, 다른 지역 사람들을 대상으로 한 조사와 유의한 차이가 있을 것으로 사료된다.

횃수에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, 모든 요인에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요”, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서는 3회 이상, 2회가 높게 나타났으며, 다음은 1회로 낮게 나타났다. “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”, “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”에서는 2회가 높게 나타났으며, 다음은 3회 이상, 그 다음은 1회로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동을 위한

시설 및 장비 확보가 필요”에서는 3회 이상이 높게 나타났으며, 다음은 2회, 그 다음은 1회로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요”에서는 3회 이상이 높게 나타났으며, 다음은 2회, 1회로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 1회는 “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”가 높게 나타났으며, 2회는 “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”가 높게 나타났고, 3회 이상은 “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”가 높게 나타났다.

전체 요인에서 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났고, 참여 횟수가 많을수록 적은 사람에 비해 활성화방안이 필요한 것으로 나타나 참여 횟수 즉, 해양스포츠 활동에 전문화가 될수록 활성화방안을 더 인식하고 관심이 있는 것으로 나타났다. 그리고 참여 횟수가 적은 참여자일수록 안전사고에 대한 인식이 부족한 것으로 나타난 것은 원영덕(2008)의 연구결과와 반대인 점으로 미루어 보아 안전사고에 대한 인식의 문제는 참여 횟수와는 관계가 없는 것으로 사료된다.

5. 1일 참여시간에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

연구대상의 인구통계적 특성인 1일 참여시간에 따른 저해요인의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”에서는 2시간이 높게 나타났으며, 다음은 1시간, 4시간 이상, 그 다음은 3시간으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”에서는 2시간이 높게 나타났고, 다음은 1시간, 그 다음은 3시간, 4시간 이상으로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 저해요인을 살펴보면 1시간은 “해양스포츠에 참여(장비 대여)

하는 비싼 비용”이 높게 나타났으며, 2시간은 “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식”, 3시간, 4시간은 “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”이 높게 나타났다. 1일 참여시간이 1시간, 2시간보다 3시간, 4시간 이상의 참가자가 시설의 부족을 저해요인으로 인식했는데, 이는 1일 참여시간이 길어질수록 오래 머무르기 때문에 해양스포츠 활동 외 시설이 필요한 것으로 나타났다. 보통 4시간 이상의 참여자는 1박 이상의 기간 동안 활동에 참여하기 때문에 다양한 활동을 위한 시설이 참여시간이 적은 사람보다 중요하다고 인식하는 것으로 알 수 있다.

1일 참여시간에 따른 매력속성의 차이를 살펴본 결과, “기후가 매우 좋은 곳”, “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “기후가 매우 좋은 곳”에서는 4시간 이상이 높게 나타났으며, 다음은 3시간, 그 다음은 2시간, 1시간으로 낮게 나타났다. “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”에서는 4시간 이상이 높게 나타났으며, 다음은 3시간, 2시간, 그 다음은 1시간으로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 매력속성을 살펴보면 1시간은 “사람들이 친절할 곳”이 높게 나타났으며, 2시간은 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, 3시간, 4시간 이상은 “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”으로 높게 나타났다. 이는 참여시간이 짧은 참가자가 친절도를 가장 중요한 매력요인으로 생각한 반면에 참여시간이 길수록 기후와 자연체험 활동을 중요한 매력요소로 인식했는데, 시간이 길어질수록 해양스포츠 활동을 제외한 다른 다양한 서비스를 제공해야 참가자의 관심을 끌 수 있을 것으로 사료된다.

1일 참여시간에 따른 만족도의 차이를 살펴본 결과, “해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났으며, “해양스포츠 참여를 위해 재방문”에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 4시간 이상, 2시간, 1시간의 순으로 낮게 나타났다. “해양스포츠

참여를 위해 재방문”에서는 4시간 이상, 3시간 높게 나타났으며, 다음은 2시간, 그 다음은 1시간으로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 만족도를 살펴보면 1시간, 2시간, 3시간은 “부산은 접근하기에 좋은 위치”이 높게 나타났으며, 4시간 이상은 “해양스포츠 참여를 위해 재방문”으로 높게 나타났다. 참여시간이 1시간, 2시간, 3시간인 참여자의 대부분이 당일여행으로 부산을 방문한다. 그렇기 때문에 부산의 편리한 접근성에 만족을 느끼는 것으로 나타났다. 그리고 참여시간이 길수록 해양스포츠 활동에 만족한다는 것을 알 수 있다.

1일 참여시간에 따른 활성화방안의 차이를 살펴본 결과, 모든 요인에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 사후검정 결과 “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 4시간 이상, 그 다음은 2시간, 1시간으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 2시간, 1시간, 그 다음은 4시간 이상이 낮게 나타났다. “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 3시간이 높게 나타났으며, 2시간, 4시간 이상, 그 다음은 1시간으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”에서는 3시간, 2시간, 4시간 이상의 순으로 높게 나타났으며, 다음은 1시간으로 낮게 나타났다. “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 2시간, 그 다음은 1시간, 4시간 이상으로 낮게 나타났다. 마지막으로 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서는 3시간이 높게 나타났으며, 다음은 2시간, 그 다음은 4시간 이상, 1시간으로 낮게 나타났다. 전체적으로 해양스포츠 활동의 활성화방안을 살펴보면 1시간, 2시간은 “해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요”가 높게 나타났으며, 3시간은 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”가 높게 나타났으며, 4시간 이상은 “해양스포츠 우수지도자 육성이 필요”가 가장 높게 나타났다.

종합적으로 살펴보면, 첫째, 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 기반시설 구축 및 개선을 위해서는 우선 요트와 모터보트 같은 해양스포츠는 보트를 보관할 수 있는 계류·보관 장소가 선결되지 않으면 여가·오락이 목적인 해양스포츠를 제대로 즐길 수 없다. 우리나라의 해양스포츠 수요는 급속하게 증가하고 있으나 국내의 해양스포츠 기반시설 즉, 해양스포츠전진기지는 현재 존재하는 요트 및 보트를 보관하기에도 부족한 상황이다. 물론 국토해양부는 ‘2010년 1월 마리나항만 기본계획’으로 오는 2019년 까지 전국 연안에 45개소의 마리나 항만을 개발할 계획을 수립했으나 부산의 경우, 수영만요트경기장이 현재 지역주민과의 마찰로 3년째 재개발이 보류되는 등 전국적으로 실제적인 투자가 이루어지고 있는 곳은 손에 꼽을 정도이다. 따라서 부산시에서는 우선 재개발이 확정된 수영만요트경기장에 해양스포츠 활동이 가능한 기반시설 및 편의시설과 소형보트나 서핑보드, 윈드서핑 등 해양스포츠 기구를 쉽게 보관할 수 있는 육상보관시설도 확충하여 기존의 계류기능만이 아니라 다양한 목적으로 사람들이 찾게 되는 다기능 해양스포츠전진기지로 개발하여 부산의 대표적인 해양스포츠 활동 공간으로 육성시켜 나가는 것이 바람직하다고 생각된다.

둘째, 해수욕장의 효율적인 운영 및 친수공간화를 위해서는 부산의 대표적인 해양관광 자원인 해수욕장은 거의 많은 사람들이 휴가지로 선호하고 지역경제에 상당한 기여를 한다. 그러나 우리나라 대부분의 해수욕장은 해양관광의 레저형에 해당하는 해수욕객을 고려한 편의시설과 기능만을 정비하고, 우리나라 모든 해수욕장은 마치 공장에서 기계로 찍어낸 것처럼 정형화된 모습으로 하드웨어적인 측면만 강조하고 있다. 그러나 우리나라 최대의 관광지인 부산지역 해수욕장의 하계 철에 한정된 해수욕장 이용을 해결하기 위해 4계절 관광 상품으로 만들기 위한 소프트웨어적 개발이 절실하다. 각 해수욕장 또는 해수욕장의 각 구역별로 특화된 전략으로 다양하고 차별화된 해양관광지로 육성해야한

다. 또한 오늘날 해운대해수욕장, 광안리해수욕장, 송정해수욕장, 송도해수욕장 등 부산지역 바닷가는 휴가철뿐만 아니라 평소에도 낮과 밤에 상관없이 사람들이 여가와 휴식을 만끽하기 위한 공간으로 변모하고 있다. 이러한 관광객들을 만족시키기 위해 야간조명, 특정 구조물 설치 등 해수욕장 전면 해상공간은 물론 해안공간을 아름답고 매력적인 친수공간으로 만드는 것이 매우 중요하다.

셋째, 해양스포츠 장비의 국산화로 고가비용에 대한 인식 해소를 위해서는 이 연구에서 나타난 해양스포츠 저해요인 중 가장 큰 문제가 바로 ‘비싼 비용’과 ‘장비의 부족’으로 나타났다. 미국의 시장조사 전문업체인 Freedonia Group(2012)은 ‘2016-2020년 산업조사 전망’에서 레저보트시장은 매년 8% 성장률을 기록하며 2016년이 되면 시장규모가 약 10조원에 달할 것으로 예상했다. 그러나 우리나라는 해양스포츠의 대표적인 기구인 요트와 모터보트 등을 대부분 해외에서 수입하고 있는 실정이다. 또한 제품 개발 시 초기비용이 많이 투입되고 해양스포츠 시장이 협소해 이윤을 확보하는데 한계가 있기 때문에 국내생산업체에서는 투자를 꺼리는 경향이 있다. 사실 우리나라는 고무보트나 바나나보트, 땅콩보트와 같은 해양스포츠 기구의 경우 국산화한지 오래이며 수출까지 하고 있다. 이렇듯 충분한 발전 잠재력을 가지고 있음에도 불구하고 재정적 지원이 없어 장비의 국산화 작업을 서두르지 않는다면, 해양스포츠 이용요금은 계속해서 상승하고 결과적으로 해양스포츠업체와 이용자 모두 낮은 수입과 높은 이용요금으로 해양스포츠에 대한 만족도가 낮아질 것으로 예상된다. 부산시는 중소조선소업 분야에 재정적 지원을 통해 해양스포츠 기구나 소형보트의 생산부터 시작한다면 가까운 미래에는 해양스포츠 이용요금이 내려가 해양스포츠 참여자의 가장 큰 저해요인이 해소되어 해양스포츠 활성화를 가져오며, 더 나아가 해양스포츠 활동용 보트산업을 통해 엄청난 국부를 창출할 수 있을 것으로 전망된다.

넷째, 다양한 해양스포츠 콘텐츠 및 프로그램 개발과 보급을 위해서는 우리나라는 2013년 5월 기준, 박근혜정부의 출범과 함께 ‘상생’과 ‘융합’으로 새로운 부가가치를 창출해 내는 창조경제의 바람이 불고 있다. 부산시는 일찍이 부산의 풍부한 자원인 역사와 문화를 관광에 접목시켜 문화관광을 부산의 관광산업의 주동력원으로 창조경제를 실현하고 있었으나, 해양문화관광에는 무관심하였다. 많은 전문가와 관광객들은 부산의 해양스포츠 저해요소 중 해양스포츠 콘텐츠 및 프로그램의 빈약이라고 생각하고 있다. 실제로 부산을 찾는 관광객을 대상으로 설문조사를 한 결과 대부분의 사람들이 해수욕을 즐기는데 그쳐 해양스포츠의 프로그램 빈약이 확인되었다.

부산시의 경우는 해양관광객들의 수요와 관심분야 분석을 통해 요구에 부응하는 프로그램을 개발해야 한다. 부산의 경우 해양관광의 관람형은 아쿠아리움, 생활체육형은 벅스코에서 운영 중인 요트와 회의를 융합한 컨벤션요트인 요트비(Yacht B)가 해당되고, 광안리 해양스포츠센터와 송정해양스포츠센터에서 운영(생활체육형·엘리트 체육형) 중인 해양스포츠 활동 등은 각 시설과 주체별로 해양관광객을 유치하고 있다. 따라서 해양관광의 측면에서 해양스포츠를 활성화 시킬 수 있도록 통합적인 기구(현 부산시 문화체육관광국내 해양관광과 신설) 및 창조 운영과 프로그램을 개발(부산관광공사내 해양스포츠 프로그램 개발팀 신설)할 필요가 있다.

Ⅵ. 결론 및 제언

1. 결론

이 연구는 해양스포츠 활동의 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안을 분석하여 부산지역 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 활성화방안을 제시하는데 목적이 있다. 이러한 목적을 달성하기 위하여 2012년 10월~2013년 4월까지 부산지역 해양스포츠 참여자 총 350명을 대상으로 설문조사를 실시하여 다음과 같은 결론을 얻었다.

1) 성별에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

저해요인의 차이는 “해양스포츠에 대한 인식이 부족”, “해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족” 매력속성의 차이는 “기후가 매우 좋은 곳”, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, “연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳”, “사람들이 친절한 곳”, “대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳” 만족도의 차이는 “해양스포츠 참여를 위해 재방문” 활성화방안의 차이는 “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요” 에서 유의한 차이가 있다.

2) 분야에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

저해요인의 차이 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”, “해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족”, “해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요”, “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험” 매력속성의 차이는 “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, “온천을 즐길 수 있는 곳”, “다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳”, “숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳” 만족도의 차이는

“해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”, “해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족” 활성화방안의 차이는 “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”에서 유의한 차이가 있다.

3) 경력에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

저해요인의 차이는 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”, “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”, “해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식” 매력속성의 차이는 “기후가 매우 좋은 곳”, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳”, “대도시와의 교통이 편리한 곳”, 만족도의 차이는 “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”, “해양스포츠 참여를 위해 재방문”, 활성화방안의 차이는 모든 하위요인에서 유의한 차이가 있다.

4) 횟수에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

저해요인의 차이는 “해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비싼 비용”, “해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족”, “해양스포츠 활동을 할 수 있는 짧은 기간”, 매력속성의 차이는 “기후가 매우 좋은 곳”, “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳”, “바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳” 만족도의 차이는 “해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족”, “해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족”, “해양스포츠 참여를 위해 재방문” 활성화방안의 차이는 모든 하위요인에서 유의한 차이가 있다.

5) 1일 참여시간에 따른 저해요인, 매력속성, 만족도, 활성화방안의 차이

저해요인의 차이는 “해양스포츠 활동은 안전사고의 위험”, “해양스포츠 활

동은 값비싸다란 인식” 매력속성의 차이는 “기후가 매우 좋은 곳”, “해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳” 만족도의 차이는 “해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족”, “해양스포츠 참여를 위해 재방문” 활성화방안의 차이는 “용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요”, “해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요”, “해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요”, “해양스포츠 우수지도자육성이 필요”, “해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요”, “해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요”에서 유의한 차이가 있다.

2. 제언

이 연구를 통해서 나타난 한계와 문제점을 바탕으로 향후 해양스포츠 활성화방안의 연구방향에 대하여 다음과 같이 제언하고자 한다.

첫째, 이 연구는 조사지역을 부산으로 한정하였고, 조사 시기를 해양관광 비수기(2012년 10월~2013년 4월)로 하였기에 이를 일반화시키기에는 무리가 따를 수 있다. 향후 연구에서는 장소와 시기를 시즌까지 확대했으면 한다.

둘째, 이 연구는 관광객과 일반인을 대상으로 했다. 후속연구에서는 관광객과 일반인과 전문가 및 해양스포츠 관련 사업자 간 비교검토가 되었으면 한다.

셋째, 앞으로 참가자에 대한 실태조사와 함께 해양관광과 관련된 법, 제도적 개선을 위한 이론적 고찰을 병행하여 연구할 필요가 있을 것으로 사료된다.

참고문헌

1. 국내참고문헌

- 김석규(2003). 수중스포츠 활동의 참여 동기와 만족도에 관한 연구. 미간행석사학위논문. 목포대학교, 목포.
- 김선영(1999). 관광대상의 매력성이 관광지 개발유형에 미치는 영향에 관한 연구. 미간행석사학위논문. 국민대학교, 서울.
- 김성귀(2007). 해양관광론, p.44~42. 서울: 현학사.
- 김성귀(2008). 부산시 해양관광 개발 방안. 한국해양수산개발원.
- 김성진(2010). 해양관광 활성화를 위한 해안지역의 특성 및 관광요소별 중요도 분석. 미간행박사학위논문. 동의대학교, 부산.
- 김영준(2007). 해양 관광개발 사례 연구- 국내·외 관광개발 사례 연구(II). 한국문화관광연구원.
- 김영표·최도석·우석봉(2007). 부산지역 해양레저관광 활성화방안. 부산발전연구원.
- 김정준(2009). 관광지 유형에 따른 관광동기, 관여도와 관광매력성 연구. 미간행박사학위논문, 경기대학교, 수원.
- 박명국(2001). 레저스포츠 소비자 행동분석을 통한 마케팅 전략: 해양레저스포츠를 중심으로. 미간행박사학위논문, 고려대학교, 서울.
- 박승환(2004). 여성의 사회교육 참여에 따른 생활만족도와 만족도에 미치는 요인 분석. 한국스포츠리서치 Vol. 15, No.1, pp.475-489.
- 부산발전연구원(2008). 세계적인 해양레저관광도시를 만들자: 부산이 해양레저관광도시로 나아가기 위한 방향은. 부산발전연구원.
- 손종구(2003). 해양스포츠를 통한 관광산업 활성화방안. 미간행석사학위논문. 경

상대학교, 경상남도.

신경원(2007). **해양체험관광을 위한 해양스포츠 활성화방안**. 미간행석사학위논문. 부경대학교, 부산.

신동주·신혜숙(2005). **해양관광개발론**, 대왕사, p.26.

양성은(2009). **여수지역 해양관광 촉진을 위한 해양스포츠 활성화 전략**, 미간행박사학위논문. 전남대학교, 전라남도.

양창호(2013). **새 정부의 해양수산정책 방향 제언**. 국가미래연구원.

엄서호(1998). 해외여행 상품구매 행동시 외부정보탐색에 관한 연구. **관광학회지**, Vol.12, No.1, pp.389-399.

원영덕(2008). **제주지역 해양관광 발전방안에 관한 연구: 수상레저스포츠 관광을 중심으로**. 미간행석사학위논문. 탐라대학교, 제주.

유상준(2009). **해양레저스포츠 활성화방안에 관한 연구**. 미간행석사학위논문. 연세대학교, 서울.

윤이중·배성환·윤기운(1999). 전남지역 관광개발과 연계한 해양레저스포츠의 활성화방안. **한국스포츠사회학회**, Vol. 11. No.1, pp.207-226.

이영진(2009). **해양 레저관광행동 영향요인 구조분석: Hedonic과 Utilitarian의 조절효과를 중심으로**. 미간행박사학위논문. 한양대학교, 서울.

이원갑·이종훈·홍장원·이윤정·현우용(2010). **해양관광 활성화를 위한 해양문화콘텐츠 활용방안 연구**. 한국해양수산개발원.

이재곤(2005). 해양관광자원 개발방향에 관한 연구. 서울: **관광경영학연구**, 9(1), pp.319-341.

이진모(2009). **해양레저스포츠산업발전방안에 관한 연구**. 미간행박사학위논문. 한국해양대학교, 부산.

이호재(2007). **해양관광 산업을 위한 해양스포츠 활성화 연구**. 미간행석사학위

- 논문. 경기대학교, 서울.
- 일본주정공업회(2011). **마린 레저진흥과 마리나 운영에 관하여**. 제1회 글로벌 마리나포럼.
- 전재균(2008). 부산해양관광 활성화를 위한 5대과제. **부산발전포럼 Vol-No. 113**, pp. 20-25.
- 지삼엽(2006). **해양스포츠 자원론**. 서울: 대경북스.
- 지삼엽(2008). **마리나 관리론**. 서울: 대경북스.
- 지삼엽(2011a). **마리나개발 및 운영론**. 서울: 대경북스.
- 지삼엽(2011b). **해양스포츠론**. 서울: 대경북스.
- 지삼엽(2012). **해양관광론플러스**. 서울: 대경북스.
- 지삼엽(2013). **국내 첫 소형의료해양관광크루즈선 모항육성을 통한 여수 해양관광산업 발전전략**, 2013 전남 관광컨퍼런스자료집(세션 2).
- 진형민(2011). 서해안지역 해양스포츠관광 활성화를 위한 인프라구축 방안. 미간행 박사학위논문. 원광대학교, 서울.
- 최도석(2008). 부산 해양관광의 현주소. **부산발전포럼, Vol-No. 113**.
- 최도석 · 김정수 · 오재환 · 김영표(2009). **부산의 해양레저스포츠산업 활성화방안**. 부산발전연구원.
- 최도석 · 심미숙(2004). **부산의 해양관광 실태분석 및 발전방안에 관한 연구**. 부산발전연구원.
- 최도석 · 유정우 · 최윤찬(2011). **부산의 해양관광산업 특화 육성방안**. 부산발전연구원.
- 해양경찰청(2008). **2008년 해양경찰백서**.
- 해양경찰청(2012). **2012년 해양경찰백서**.
- 해양수산부(2006). **해양관광 기반시설 조성 연구**. 해양수산부.
- 해양수산부(2006). **해양수산백서 2004~2005**.

2. 국외참고문헌

- AIMS(2008). *Valuing the Australian Marine Industry: Discussion Paper*. Australia
Institute of Marine Science.
- Basiron. M. N. (1997). *Marine Tourism Industry: Trends and Prospects*.
Maritime Institute of Malaysia.
- Blanke. J. & Chiesa. T. (2013). *The Travel & Tourism Competitiveness Report
2013. p.15*. World Economic Forum.
- BMF & RYA(2012). *Watersports Participation Survey 2012: Executive Summary*.
British Marine Federation and Royal Yachting Association.
- Cater. C. & Cater. E. (2006). *Marine Ecotourism: Between the Devil and the
Deep Blue Sea*. King' s Lynn: Biddles.
- Douglas-Westwood Limited(2005). *World Marine Markets*. Canterbury:
Douglas-Westwood Limited.
- Freedonia Group(2012). *Recreational Boating Industry Study with Forecasts for
2016 & 2021*. Freedonia Group.
- Gosh. T. (2011). Coastal Tourism: Opportunity and Substantiality. *Journal of
Sustainable Development, Vol. 3, No. 6, 67*.
- Hall. M. (2001). *Trends in Ocean and Coastal Tourism: the end of the last
frontier?* Department of Tourism, Elsevier Science Ltd.
- Honey. M. Ph.D. and Krantz. D. M.A. (2007). *Global Trends in Coastal Tourism*.
Washington,DC: Marine Program World Wildlife Fund.
- Lemmet. S. & Trumbic. I. (2009). *Sustainable Coastal Tourism: an Integrated
Planning and Management Approach*. Millan; Sustainable

Consumption and Production Branch.

Orams. M. (1999). *Marine Tourism; Development, Impacts and Management*.
London: Routledge.

Pratt. L. (2011). *Tourism: Investing in Energy and Resource efficiency*.
Alajuela, INCAE Business School.

The US Commission on Ocean Policy(2004). *An Ocean Blueprint for the 21st century*. Lighting Source Inc.

UNWTO(2013). *World Tourism Barometer*, Vol. 11, p.1.

기요미쥬 후지(1999). *해양개발*. 전파과학사. p. 13.

3. 기타 참고자료

구글홈페이지(2013). <http://www.google.com>, 미국-호주-영국, 검색어: marine tourism, coastal tourism, maritime tourism.

네이버국어사전(2013). <http://krdic.naver.com>, 검색어: 해양, 관광, 해양관광.

네이버영어사전(2013). <http://endic.naver.com>, 검색어: coastal, marine, maritime.

옥스퍼드영영사전(2013). <http://oxforddictionaries.com>, 검색어: coastal, marine, maritime.

웹스터영영사전(2013). <http://merriam-webster.com>, 검색어: coastal, marine, maritime.

부록 1.

설 문 지

안녕하십니까?

우선 귀중한 시간을 할애하여 이 설문조사에 응하여 주셔서 진심으로 감사드립니다.

이 설문조사는 “부산지역 해양관광 발전을 위한 해양스포츠 활성화방안”을 조사하기 위한 것입니다.

귀하께서 응답하신 내용은 「통계법 제 13조에 의거」하여 학문적인 목적 이외에는 절대 사용을 하지 않을 것임을 밝혀드립니다.

아래 설문 문항은 정답이 없으며 평소 생각대로 응답하여 주시면 이 연구에 많은 도움이 될 것입니다. 여러분이 응답한 내용은 연구 목적 이외에는 사용되지 않을 것을 다시 한번 약속드립니다. 감사합니다.

지도교수 지 삼 업 교수

부경대학교 석사과정

김 건 우

I. 일반적인 특징

각 문항을 읽고 귀하의 생각과 가장 가까운 답을 하나만 골라 “체크(✓)” 표 해 주시기 바랍니다.

1. 귀하의 성별은?

- ①남자 ②여자

2. 귀하가 하고 있거나 가장 많이 접한 해양스포츠 분야는?

<대표적인 것 하나만 선택>

- ①윈드서핑, 서핑 ②스포츠잠수 ③모터보트 ④수상오토바이
⑤수상스키, 웨이크보드 등 ⑥요트 ⑦조정 ⑧카누 ⑧기타 (_____)

3. 귀하의 연령은? (한국나이 _____ 살)

4. 귀하의 학력은?

- ①중졸이하 ②고졸 ③대학재학 ④대졸 ⑤대학원이상

5. 귀하의 직업은?

- ①전문직 ②공무원 ③회사원 ④자영업 ⑤학생 ⑥주부 ⑦기타 (_____)

6. 귀하의 월평균 수입은?

- ①100만원 미만 ②100~200만원 미만 ③200~300만원 미만
④300~400만원 미만 ⑤400~500만원 미만 ⑥500만원 이상

7. 귀하의 결혼여부?

- ①미혼 ②기혼

8. 귀하의 해양스포츠 경력은? (_____ 년 _____ 개월)

9. 주당 해양스포츠 참여 횟수는?

- ① 1회 ② 2회 ③ 3회 ④ 4회 이상

10. 하루 평균 해양스포츠 1일 참여시간은?

- ①1시간 ②2시간 ③3시간 ④4시간 ⑤5시간 ⑥6시간 이상

II. 일반적인 형태

1. 귀하가 해양스포츠 활동을 하기에 가장 적절한 시기는?

- ① 주중 ② 주말 ③ 휴가/방학 ④ 명절 ⑤ 연휴/공휴일 ⑥ 기타(_____)

2. 귀하가 해양스포츠 활동을 하는 이유는?

- ① 스트레스 및 긴장해소 ② 건강 ③ 사교 및 소속
④ 가족과의 유대강화 ⑤ 기타(_____)

3. 귀하는 해양스포츠 활동을 누구와 동행하시겠습니까?

- ① 가족 ② 친구 ③ 동호회 ④ 직장 ⑤ 혼자 ⑥ 기타(_____)

4. 귀하는 해양스포츠 활동을 하는데 소요되는 기간은 어느 정도가 적당하다고 생각하십니까?

- ① 당일 ② 1박 2일 ③ 2박 3일 ④ 3박 4일 ⑤ 4박 5일
⑥ 기타(_____)

5. 귀하가 목적지까지 이용하신 교통수단은?

- ① 대중교통(버스, 지하철, 기차, 비행기) ② 자가용 ③ 렌트카 ④ 기타(_____)

6. 귀하는 부산지역 해양스포츠에 관련된 정보를 어디서 얻으셨습니까?

- ① 인터넷 ② 주변사람 ③ 인쇄매체(신문, 잡지, 팜플렛, 홍보용책자 등)
④ TV/라디오 ⑤ 스마트폰 어플리케이션 ⑥ 기타(_____)

7. 귀하는 해양스포츠 활동을 하기 위해 머무르는 숙박 형태는?

- ① 당일 관광 ② 호텔·모텔 ③ 캠핑·야영 ④ 펜션·콘도
⑤ 친척·친구집 ⑥ 여관·여인숙·민박 ⑦ 기타(_____)

Ⅲ. 저해요인

내용	매우 아니다	아니다	보통 이다	그렇다	매우 그렇다
1. 해양스포츠에 대한 인식이 부족하다.	①	②	③	④	⑤
2. 해양스포츠에 참여(장비 대여)하는 비용이 값비싸다.	①	②	③	④	⑤
3. 해양스포츠를 할 수 있는 장비가 부족하다.	①	②	③	④	⑤
4. 해양스포츠 활동은 시간이 많이 소요된다.	①	②	③	④	⑤
5. 해양스포츠를 할 수 있는 시설이 부족하다.	①	②	③	④	⑤
6. 해양스포츠 활동은 안전사고의 위험이 있다.	①	②	③	④	⑤
7. 해양스포츠 활동을 위한 프로그램이 부족하다.	①	②	③	④	⑤
8. 해양스포츠 활동을 할 수 있는 시기가 짧다.	①	②	③	④	⑤
9. 해양스포츠 활동은 값비싸다란 인식이 있다.	①	②	③	④	⑤
10. 숙박시설이 부족한 편이다.	①	②	③	④	⑤

Ⅳ. 매력속성

내용	매우 아니다	아니다	보통 이다	그렇다	매우 그렇다
1. 기후가 매우 좋은 곳이다.	①	②	③	④	⑤
2. 바다, 산 등의 자연경관이 뛰어난 곳이다.	①	②	③	④	⑤
3. 해양, 산악활동 등 자연 체험이 가능한 곳이다.	①	②	③	④	⑤
4. 온천을 즐길 수 있는 곳이다.	①	②	③	④	⑤
5. 커뮤니케이션에 불편함이 없는 곳이다.	①	②	③	④	⑤
6. 연계 관광지에 접근하는데 편리한 곳이다.	①	②	③	④	⑤
7. 대도시와의 교통이 편리한 곳이다.	①	②	③	④	⑤
8. 야간에도 안전이 확보된 곳이다.	①	②	③	④	⑤
9. 다른 지역으로 관광하기에 편리한 곳이다.	①	②	③	④	⑤
10. 숙박, 음식, 교통 등의 관광시설이 잘 갖춰져 있는 곳이다.	①	②	③	④	⑤
11. 먹거리가 다양한 곳이다.	①	②	③	④	⑤
12. 문화 유적 등 볼거리가 다양한 곳이다.	①	②	③	④	⑤
13. 사람들이 친절한 곳이다.	①	②	③	④	⑤
14. 인근에 골프 등 다양한 스포츠 인프라가 구축되어 있는 곳이다.	①	②	③	④	⑤
15. 대도시와 인접하여 쇼핑하기 좋은 곳이다.	①	②	③	④	⑤
16. 물가가 싼 곳이다.	①	②	③	④	⑤

V. 만족도

내용	매우 아니다	아니다	보통 이다	그렇다	매우 그렇다
1. 해양스포츠 참여시 프로그램에 대해 만족한다.	①	②	③	④	⑤
2. 해양스포츠 참여시 비용에 대해 만족한다.	①	②	③	④	⑤
3. 해양스포츠 참여시 정보에 대해 만족한다.	①	②	③	④	⑤
4. 해양스포츠 참여 후 숙박시설에 대해 만족한다.	①	②	③	④	⑤
5. 부산은 접근하기에 좋은 위치이다.	①	②	③	④	⑤
6. 해양스포츠 참여시 사람들의 친절에 대해 만족한다.	①	②	③	④	⑤
7. 해양스포츠 참여를 위해 다시 방문하고 싶다.	①	②	③	④	⑤

VI. 활성화방안

내용	매우 아니다	아니다	보통 이다	그렇다	매우 그렇다
1. 용품판매업소 육성 등 해양스포츠 시장 활성화가 필요하다.	①	②	③	④	⑤
2. 해양스포츠 다양한 프로그램 개발과 행사가 필요하다.	①	②	③	④	⑤
3. 해양스포츠 콘텐츠 다양화가 필요하다.	①	②	③	④	⑤
4. 해양스포츠를 즐기기 위한 접근성(교통) 강화가 필요하다.	①	②	③	④	⑤
5. 해양스포츠 우수지도자육성이 필요하다.	①	②	③	④	⑤
6. 해양스포츠 활동을 위한 시설 및 장비 확보가 필요하다.	①	②	③	④	⑤
7. 해양스포츠 활동 시 안전사고 및 대책마련이 필요하다.	①	②	③	④	⑤
8. 해양스포츠 강습프로그램 운영이 필요하다.	①	②	③	④	⑤
9. 해양스포츠 활동을 위한 마케팅 및 정보제공이 필요하다.	①	②	③	④	⑤

- 끝까지 성실하게 답변해 주셔서 감사합니다 -