



저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시, 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권으로부터 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](#) 

체육학석사 학위논문

부산지역 해수욕장의 해양스포츠
참여 실태 및 발전방안에 관한 연구



2008년 2월

부경대학교 대학원

체 육 학 과

이 기 청

체육학석사 학위논문

부산지역 해수욕장의 해양스포츠 참여 실태 및 발전방안에 관한 연구

지도교수 지 삼 업

이 논문을 체육학석사 학위논문으로 제출함



2008년 2월

부경대학교 대학원

체 육 학 과

이 기 청

이기청의 체육학석사 학위논문을 인준함

2008년 2월 26일



주 심 체육행정학 박사 권 혁 동 (인)

위 원 이학박사 지 삼 업 (인)

위 원 철학박사 문 선 호 (인)

목 차

I. 서 론	1
1. 연구의 목적	1
2. 연구 문제	5
3. 연구의 제한점	5
II. 이론적 배경	6
1. 해수욕장의 정의 및 역사	6
2. 부산지역의 해수욕장	9
3. 해양스포츠	15
III. 연구방법	35
1. 조사대상	35
2. 조사절차	35
3. 조사도구	36
4. 자료분석	37
IV. 연구결과	38
V. 논의	69
VI. 결론	75
VII. 참고문헌	79
<부록>	81

표 목 차

표 1. 우리나라의 해수욕장 등급별 지역 분포현황	8
표 2. 부산의 해수욕장 방문객 수	10
표 3. 2007 부산시 승인 (사)한국해양스포츠회 요금표	11
표 4. 각종 대회별 요트종목	21
표 5. 사업자등록업체 및 장비 등록 현황	24
표 6. 조사대상	35
표 7. 설문지 구성내용	36
표 8. 조사대상자의 현황	38
표 9. 이전 해양스포츠 경험유무	39
표 10. 이전 해양스포츠 경험에 따른 체험정도	40
표 11. 해양스포츠 직접 체험한 종목 수	41
표 12. 해양스포츠 이용 요금	42
표 13. 해양스포츠 운영 프로그램	43
표 14. 해양스포츠 체험 후 만족	44
표 15. 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점(복수응답가능)	45
표 16. 해양스포츠 유치 운영이 해양도시로 발전하는데 기여 정도	46
표 17. 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도	47
표 18. 이전 해양스포츠 경험유무	48
표 19. 해양스포츠 경험에 따른 체험정도	49
표 20. 해양스포츠 직접 체험 종목 수	50
표 21. 해양스포츠 이용 요금	51

표 22. 해양스포츠 운영 프로그램	52
표 23. 해양스포츠 체험 후 만족	53
표 24. 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점	54
표 25. 해양스포츠 유치 운영이 해양도시로 발전하는데 기여 정도	56
표 26. 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도	57
표 27. 이전 해양스포츠 경험유무	58
표 28. 해양스포츠 경험에 따른 체험정도	59
표 29. 해양스포츠 직접 체험 종목 수	60
표 30. 해양스포츠 이용 요금	61
표 31. 해양스포츠 운영 프로그램	62
표 32. 해양스포츠 체험 후 만족	63
표 33. 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점	64
표 34. 해양스포츠 유치 운영이 해양관광 도시로 발전하는데 기여 정도	66
표 35. 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도	67

그림 목차

그림 1	광안리해수욕장 전경	12
그림 2	일광해수욕장 전경	15
그림 3	세일크루저 요트의 킬 타입	20
그림 4	윈드서핑	26
그림 5	수상스키(원스키)	30



The Study on the Actual Conditions of Participation and Development Plans for Marine Sports in Busan Beach

gi chong Lee

Graduate School of Education
Pukyong National University

Abstract

This Study was analyzed results for the actual conditions of participation and development plans for an marine sports in sex distinction, place of residence, age categories using a questionnaire. A targeted at 385 general persons visited the Busan beach made up a question for the realities participation of marine sports.

The result is as follows;

1. The characteristic of sociological demography for persons

A survey for this study was the most participation women in sex distinction, twenties in age categories, Busan in place of residence.

2. The actual conditions of participation for marine sports by the sex distinction

Both men and women showed high results 'being experience' in a being or noting experience of the marine sports former times, 'proper charge' in charge, 'normality' in the administrative programs, 'great satisfaction' in a satisfaction after experience, 'one game' in the number of directly experimental game, 'nothing interest' in the extent of the bad influence for a safety accident and swimming by the management. Also it showed high results 'over fifth'-men and 'twice'-women in the experience, 'operating of the various game'-men and 'safety management'-women in the important point at using time, 'contribution'-men and 'some contribution'-women in the extent of the development contribution for the marine city.

3. The actual conditions of participation for marine sports by the age categories

When analyzed age categories, results showed as follows high. It was 'Being experience'-twenties in a being or noting experience of the marine sports former times, 'great satisfaction'-under teens with twenties and 'some satisfaction'-thirties with over forties in a satisfaction after experience, 'convenient facilities'-under teens with twenties and 'safety management'-thirties with over forties in the important point at using time. Also 'some contribution'-under teens with thirties too over forties and 'great contribution'-twenties in the extent of the development contribution for the marine city, 'so-so'-under teens and 'nothing interest'-twenties with thirties too over forties in the extent of the bad influence for a safety accident and swimming by the management. All age showed high results 'one game'- in the number of directly experimental game, 'proper charge'-in the charge, 'normality'-in the administrative programs.

4. The actual conditions of participation for marine sports by the place of residence

The results showed high value on 'being experience'-Busan in a being or noting experience of the marine sports former times, 'once'-Busan and 'third'-Gyeongnam · Gyeongbuk and 'over fifth'-Seoul · Gyeonggi and 'once'-other area in the experience for marine sports. Also all area showed high results 'one game'- in the number of directly experimental game, 'proper charge'-in the charge, 'great satisfaction' in a satisfaction after experience. It showed high value on 'normality'-Busan, Seoul · Gyeonggi, other area and 'variety'-Gyeongnam · Gyeongbuk in the administrative programs', 'safety management'-Busan and 'convenient facilities'-Gyeongnam · Gyeongbuk, other area and 'operating of the various game'-Seoul · Gyeonggi in the important point at using time, 'much contribution'-Busan, Gyeongnam · Gyeongbuk and 'some contribution'-Seoul · Gyeonggi, other area in the extent of the development contribution for the marine city, 'so-so'-Busan and 'nothing interest'-Gyeongnam · Gyeongbuk, Seoul · Gyeonggi, other area in the extent of the bad influence for a safety accident and swimming by the management.

I. 서 론

1. 연구의 목적

2007년 기준, 우리나라의 1인당 국민총소득(GNI)은 2004년보다 18% 증가된 18,000달러였다. 또한 ‘주5일 근무제’ 역시 2007년 7월부터 50인 이상 사업장으로 확대 실시됨으로써 개인생활수준의 향상과 함께 여가시간의 대폭 증대를 가져왔다. 이는 자기발견을 비롯하여 자아실현을 위한 여가 중심사회로의 본격 도래를 전망할 수 있는 사회변동 요인들이라고 볼 수 있다. 특히 우리나라와 같이 1인당 국민소득 18,000달러 사회를 앞서 거친 선진국의 과거 여가 패턴(pattern)을 참고해보면, 단순한 관람보다는 스포츠 활동의 적극적 참여와 함께 다양한 스포츠 이벤트로 많은 사람들이 관심을 보여 왔다는 특징을 발견할 수 있다.

게다가 1인당 국민소득 30,000달러 이상의 선진국이 되면, 마치 죽음의 공포를 쫓아내려는 듯이 사람들은 생활체육 차원의 레저형 스포츠를 정신 없이 추구하는 강한 집착성을 보인다(주세열, 2005).

특히 현대사회에서는 해양스포츠에 관한 활동범위가 갈수록 광범위해지면서 해양자원을 활용하는 레저 활동과 산업개발이 증폭되는 시대적 요구에 직면하였다. 최근 국내소비자들에 관한 10년간의 프로파일 리서치에 의하면, 돈이 들더라고 하고 싶은 여가활동 하겠다는 적극적 현상이 강해지면서 여가활동에 적극적인 관심을 보이고 활동적인 레저스포츠를 선호하는 경향이 높게 나타나고 있다(CPR협의회, 2002). 이러한 인식변화와 여가시간 증대로 소비자가 직접 체험할 수 있는 레저스포츠에 대한 선호도가 높아지고 있는 가운데 해양스포츠에 적극 참여하고 있는 현상이 두드러지고 있다.

이와 관련하여 국민체육 5개년 계획(문화관광부, 2003), 해양관광 진흥

기본계획(해양수산부,2003) 등 국가차원에서 해양스포츠 활성화와 관련된 계획을 적극적으로 수립하고 있다. 해양스포츠 활동 공간은 바다, 강, 호소 등이다. 이중 바다는 최적의 활동 공간이고, 강과 호소는 차선의 공간이다. 활동 공간 수직개념의 경우 수심 70cm~30m내외이고, 수평개념은 해변에서 영해까지이다(지삼엽, 2007a).

국내 해수욕장의 효시는 1913년에 선보인 부산송도해수욕장이다. 이후 크고 작은 해수욕장들이 속속 등장하여 지금은 약 350여 개소에 이른다. 이중 비교적 규모가 큰 해수욕장이 소재한 곳은 충남(대천해수욕장)과 부산(해운대해수욕장의 6개소), 그리고 강원도(경포대해수욕장 등)이다. 즐길 거리는 지난 94년 동안 해수욕, 모래찜질 위주로 큰 변화 없이 운영되어 왔다.

영국 등 외국의 선례를 참고해 보면, 해수욕장(친수공간) 최대의 장점은 해양스포츠를 맘껏 즐길 수 있는 전진기지를 구축할 수 있다는 점이다(지삼엽, 2007). 그런 점에서 보면, 360만 명 인구를 갖고 있는 부산의 도시에 위치한 광안리해수욕장은 기지 구축 최적의 후보지라고 볼 수 있다. 광안리해수욕장을 활용한 해양스포츠 전진기지 구축은 ‘일거 3득’의 효과를 얻게 될 것으로 기대되기 때문이다. 하나는 시민 건강권 보호를 통한 삶의 질 향상이다. 다른 하나는 국내외 해양관광객을 통한 부가가치 창출이다. 나머지 하나는 간이시설물 설치에 의한 환경훼손 예방이다.

부산에는 제12회 부산바다축제가 있었고, 바다에는 간간히 수상오토바이, 바나나보트가 움직였다. 그러나 전체적으로 보면, 부산지역 7개 해수욕장의 놀이문화는 대중의 요구 수준에 비해 크게 변하지 않고 있다. 더욱이 전국적 높은 인지도를 갖고 있는 해운대 해수욕장을 생각해 보면, 그런 감정은 더욱 짙게 채색된다. 피서인파는 지난 2007년 8월 20일 4,000만 명 돌파 등 해마다 기록을 갈아치우고 있다고는 하지만, 정작 놀이문화를 풍성하게 꽃

피울 관련 인프라와 체험프로그램은 빈약하였기 때문에 피서객들은 ‘눈과 귀만 즐겁고 몸은 심심했다’는 것이다. 특히 우리가 해운대의 문제점에 주목해야 하는 이유는 피서객들의 실망이 전적으로 ‘반쪽 해양관광’에 따른 질적 불만족에 있고, 또 전국 해수욕장의 처지도 해운대와 엇비슷하기 때문일 것이다(지삼업, 2007b).

이제 피서객의 요구에 부합되는 인프라를 구축하는 등 해양도시의 정체성을 담아내는 가운데 다양한 체험프로그램의 개발을 통해 정립한 완성도 높은 해양관광문화를 우리 시대 여름철 보편적 놀이문화로 끌어 올려 한국 해양관광 놀이문화의 주도적인 한 흐름으로 물꼬를 트는 작업에 부산이 팔을 걷고 나서지 않으면 안 된다.

영국은 세계에서 가장 먼저 해변을 중심으로 해양리조트를 탄생시켰고, 해변이 해양관광 전진기지 기능을 담당했다고 볼 수 있다. 19세기 초에 탄생한 해양리조트는 계속 성장하는 가운데 20세기 중반까지 인기가 계속되었다. 한가로운 해변을 특별한 장소로 바꾸는 해양리조트건설 붐은 영국에서 첫 태동하여 북유럽해안으로, 그 다음은 프랑스 등 지중해연안으로, 이어 미국, 일본, 한국의 해변으로, 마침내는 전 세계의 해변으로 번져나갔다(지삼업, 2007c). 영국 해수욕장의 탄생에 크게 영향을 미친 것은 해변휴가 문화의 발달이다. 18세기 초부터 왕족과 귀족들을 중심으로 해변휴가가 시작됐다. 그러다 18세기 중엽에 의사들이 바닷가의 신선한 공기와 바닷물이 치료의학적 효과가 있음을 임상치료를 통해 밝힘으로써 해수욕 중심의 해변휴가문화는 대중화되는 계기를 맞았다(Tim Goodhead, David Johnson, 2005).

해양관광 프로그램은 크게 스포츠형(요트, 윈드서핑 스포츠 잠수 등 각종 해양스포츠)과 레저형(해수욕 선탠 모래찜질 각종 기구를 이용한 물놀이) 및 관광형(유람선 해저수족관 잠수정 등대체험 어촌민속관)으로 나뉜

수 있다. 이 같은 다양한 활동이 부산뿐만 아니라 전국의 해수욕장에서 펼쳐질 때 해양관광을 통한 부가가치를 창출할 수 있고, 또 우리나라 해양스포츠산업의 발전을 앞당길 수 있게 된다(지삼엽, 2007d)

따라서 이 연구의 목적은 부산지역 일부 해수욕장을 중심으로 시민해양스포츠 참여 실태를 검토하여 향후 우리나라 해양관광 스포츠형인 해양스포츠프로그램 충실도를 높이는데 있다.



2. 연구 문제

이 연구의 목적을 달성하기 위하여 다음과 같은 연구 문제를 설정하였다.

- 가. 조사대상자의 인구사회학적 특성은 어떠한가?
- 나. 성별에 따른 해양스포츠 참여실태는 어떠한가?
- 다. 거주지별에 따른 해양스포츠 참여실태는 어떠한가?
- 라. 연령별에 따른 해양스포츠 참여실태는 어떠한가?

3. 연구의 제한점

가. 이 연구의 장소는 2007년 해수욕장 개장시기인 7월 1일부터 8월 31일까지 부산광역시의 7개 해수욕장중 광안리해수욕장을 행정관할하고 있는 수영구청의 2007년 역점시범사업인 ‘체험해양스포츠사업’에 참여한 사람들을 조사대상으로 한정하였다.

나. 해양스포츠 이용객들이 설문내용에 대한 응답을 얼마나 성실하게 하였는가의 문제로 설문지 조사법이 갖고 있는 본래적 약점인 성실성 여부에 대한 측면은 일부 의문점이 있다고 볼 수 있다.

Ⅱ. 이론적 배경

1. 해수욕장의 정의 및 역사

가. 해수욕장의 정의

해수욕이란 일반적으로 건강증진·피서·레크리에이션 등을 목적으로 바닷물에 몸을 씻는 행위로, 원래는 건강회복이나 건강증진을 위한 원시적인 자연 치료요법이었으나, 오늘날에는 바다와 바닷가에서 수영 등의 활동을 포괄적으로 의미하고 있으며, 해수욕장이란 이러한 해수욕 행위가 이루어지는 장소를 말한다.

해수욕장으로 활용되는 해변은 주로 지형이 평탄하고 바다로의 접근이 용이한 모래나 자갈로 구성된 곳이다. 해수욕장의 범위를 엄밀하게 말하면 해수욕 행위를 하는 공간, 즉 일부 유형이 가능한 해변과 배후해안을 포함하는 뜻으로 인식되고 있으며 해수욕 목적의 이용객이 활동하는 공간범위까지 포함하는 광범위한 권역으로서의 의미를 가지고 있다.

나. 해수욕장의 역사

해수욕의 역사는 인간이 해변에서 생활하기 시작한 시점까지 거슬러 올라갈 수 있지만, 최초의 기록으로는 <구약성서(舊約聖書)>에서 나타난 이집트인들의

목욕으로 알려져 있다(해수부, 2006a).

그리스의 역사학자인 Herodote(BC 484 - BC 425)는 ‘태양과 바다는 여성 질환을 비롯한 모든 질병에 중요한 역할을 한다’고 해수욕을 예찬하였으며, 그 외 Hippocrate, Galien, Platon과 같은 위인들도 해수욕을 권장하기도 하였다(해양수산부, 2006a).

근대적 의미의 해수욕은 18세기 중반 영국인 의사인 Charles Russel이 ‘해변의 공기를 호흡하고 바다에 몸을 담그며 바닷물을 마시면 의료 효과가 크다’고 주장하면서 해변에 환자를 모아 실행한 것이 근대 해수욕의 시초라고 알려져 있다. 영국에서는 18세기에 이미 전국에 60여 곳의 해수욕장이 운영되었고, 그 후 연구와 경험을 통하여 해수욕이 육체적인 건강뿐만 아니라 정신적인 건강에도 매우 유익하다는 사실이 알려지고 해변레저를 비롯한 활동이 다양화되면서 해수욕은 치료의 영역에서 레저의 영역으로 발전하게 되었다(해양수산부, 전게서).

해수욕이란 용어의 기원은 일본 메이지시대의 육군 궁의총감이었던 마쓰모토준에 의해 한자로 번역되어 보급된 것으로 알려져 있고, 1885년 일본 최초의 해수욕장이 카나가와현 데루가사키 해안에서 개장됨으로써 아시아 지역에서도 근대적인 해수욕장의 보급이 시작된 것으로 알려져 있다(네이버 백과사전).

우리나라에서는 19세기 후반 유럽의 선교사들이 서해 몽금포 및 원산 송도원에서 해수욕을 즐겼다는 기록이 있으며, 공식적인 최초의 공설해수욕장은 일제강점기시기인 1913년에 개장한 부산 송도해수욕장으로 알려지고 있다(지삼엽, 2007a). 한편 인천의 송도해수욕장은 1937년 최초의 인공해수욕장으로 조성되어 개장된 기록이 있다.

다. 우리나라 해수욕장의 분포

우리나라의 해수욕장은 매년 개장여부에 따라 차이가 발생되고 있으나, 해양수산부의 자료를 토대로 2005년 기준 총 346개소가 있으며 관리방식에 따라 시범, 일반, 마을해수욕장의 3가지로 분류되고 있다.

※ 해양수산부의 3가지 유형의 해수욕장 관리기준(해수부, 2006a)

- ① 시범해수욕장: 기초지자체가 직접 행정조직 또는 별도 조직으로 관리하는 해수욕장
- ② 일반해수욕장: 기초자치단체가 관리하지만, 지역 번영회, 어촌계, 민간 기업 등으로 하여금 운영하도록 하는 해수욕장
- ③ 마을해수욕장: 지역번영회, 어촌계 등 마을단위 공동체에서 자율적으로 관리하는 해수욕장

<표 1> 우리나라의 해수욕장 등급별 지역별 분포현황(2005년 현재)

구분	시범	일반	마을	계	
				개소(%)	해수욕장길이,km(%)
경기도	0	0	4	4(1.2)	7.60(2.5)
강원도	14	26	62	102(29.5)	43.64(14.1)
충청남도	1	11	34	46(13.3)	70.60(22.9)
전라북도	4	5	0	9(2.6)	10.56(3.4)
전라남도	9	25	29	60(18.2)	79.38(25.7)
경상북도	0	19	14	33(9.5)	26.94(8.7)
경상남도	2	18	7	27(7.8)	17.14(5.5)
제주도	0	11	5	16(4.6)	7.88(2.6)
부산광역시	3	4	0	7(2.0)	6.97(2.3)
인천광역시	0	35	2	37(10.7)	35.80(11.6)
울산광역시	2	0	0	2(0.6)	2.40(0.8)
계	35(10.1)	154(44.5)	157(45.4)	346(100)	308.90(100)

자료출처: 해수부(2006a)

이중 시범해수욕장으로 관리되는 곳이 10.1%인 34개소, 일반해수욕장은 44.5%인 154개소, 마을해수욕장은 45.4%인 157개소이다. 해수욕장의 지역별 분포를 살펴보면, 전국 346개 해수욕장 중에서 강원도에 전체의 약 30%인 102개소가 분포하고 있으며, 그 다음으로 전남에 60개소(18.2%)가 분포를 살펴보면 전라남도에 총 79.4km가 분포하고 있고 다음으로 충청남도에 70.6km, 강원도에 43.6km가 분포되어 있다.

2. 부산지역의 해수욕장

가. 부산지역 해수욕장 실태

부산의 대표적인 자연관광 자원으로는 2007년 현재 7개의 해수욕장을 들 수 있고 매년 7월부터 8월까지 개장되고 있다. 해수욕장으로는 다대포해수욕장, 송도해수욕장, 광안리해수욕장, 해운대해수욕장, 송정해수욕장, 일광해수욕장, 임랑해수욕장, 이 있다. 특히 이들 해수욕장은 해안선을 따라 분포하고 있어서 부산의 명실상부한 대표적인 상징물이다.

부산지역의 공설해수욕장의 관리운영은 부산광역시의 위임사무로 관할 기초단체에서 맡고 있으며, 부산광역시에서는 행정 관리국 자치행정과에서 운영개선, 경영수입, 공공근로 등을 총괄적으로 관리하고 있다.

2005년 해수욕장의 입장객 수를 살펴보면 전체 입장객 수는 약 3,545만 명으로 2004년 대비 18.4% 증가하였다. 특히 해운대해수욕장의 입장객 수는 약 1,290만 명으로 전체 해수욕장의 36.4%를 차지하여 가장 높은 방문 비율을 보였다.

특히 올해인 2007년에는 4,000만 명을 돌파하는 큰 성과를 보여 부산의

7개 해수욕장의 입지를 전국에 알리는 계기가 되었다.

<표 2> 부산의 해수욕장 방문객 수

(단위: 천명)

구 분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
송도 해수욕장	170	440	143	209	일시 폐장	3,210	4,150	4,150
일광 해수욕장	77	306	419	437	403	577	92	272
다대포 해수욕장	1,383	1,494	1,315	1,357	1,442	978	910	974
송정 해수욕장	3,192	4,107	3,715	5,139	6,832	8,015	8,676	8,239
광안리 해수욕장	5,521	6,524	4,434	6,860	7,840	9,550	10,150	11,702
해운대 해수욕장	7,348	8,913	7,518	11,259	12,450	12,894	15,070	15,810
임랑 해수욕장			※사설해수욕장				124	169
계	17,691	21,694	17,544	25,261	28,967	35,482	39,172	41,313

자료출처: 부산광역시 내부자료 재구성(2007, 10월)

나. 부산의 해수욕장 현황

(1) 다대포해수욕장

부산의 해수욕장중 백사장이 가장 넓고, 각종 대규모 축제 공간으로 활용되고 있다. 백사장 면적 5만 3000㎡, 길이 900m, 너비 100m, 평균 수온은 21.6℃, 수심 1.5m로 부산시내에서 서남쪽으로 8km 떨어진 낙동강 하구와 바닷물이 만나는 곳에 있다. 낙동강 상류에서 실려 온 양질의 모래밭과 완만한 경사, 얇은 수심과 따뜻한 수온으로 널리 알려진 피서지이다. 민박

이나 야영이 안 되는 곳으로 주변에 숙박과 식당 등의 편의시설이 갖추어져 있다. 1970년대에 해수욕장으로 개장한 이래 매년 7월 1일부터 8월 31일까지 개장하고 있다(부산시청 홈페이지).

(2) 광안리해수욕장

방문객들에게 쾌적한 피서공간과 다양한 문화시설을 제공하여 다시 찾고 싶은 명품해수욕장으로 만들기 위해 관할구청인 수영구청은 공원과 녹지대 정비 등으로 경관을 향상시켰다. 특히 바다축제를 비롯하여 불꽃축제 등 각종 축제를 열어 해수욕장의 이미지 부각에 노력을 하고 있다. 또한 차 없는 거리를 통한 노천카페 운영도 호평 받았다.

<표 3> 2007년 부산시 승인 (사)한국해양스포츠회 요금표

구 분		이용요금(단위: 원)
모터보트 (1인기준)	대 인	1회 10분\7,000
	소 인	1회 10분\6,000
수상오토바이 (1인기준)	대 인	1회 10분\10,000
	소 인	1회 10분\8,000
고무보트 (10인이내)		1시간 대여\5,000
카타말란 (10인이내)		1시간 대여\5,000
세일크루저요트 (1인기준)		1시간\20,000
플라이피쉬 (1인기준)	대 인	1회 10분\10,000
	소 인	1회 10분\9,000
바나나보트 (1인기준)	대 인	1회 10분\8,000
	소 인	1회 10분\7,000
윈드서핑 (1인기준)		1시간 대여\5,000

자료출처; (사)한국해양스포츠회

넓이 120만 4000 m². 서쪽 끝은 남천동(南川洞)에서 동쪽 끝은 민락동(民樂洞)에 이르는, 광활한 해수욕장이다. 해수욕장의 서남단을 매립하여

아파트 단지가 들어섰으나, 아름다운 백사장이 끝없이 전개되어 해운대해수욕장과 더불어 가장 많은 인파가 몰려든다(부산시청 홈페이지). 특히 2007년에는 시범사업으로 해양스포츠의 저변확대와 시민들의 즐길 거리 제공의 일환으로 전국에서는 처음으로 해양스포츠사업자를 공모하여 해양스포츠 분야 생활체육단체인 (사) 한국해양스포츠회가 심사위원들로부터 10여 년간 헌신적으로 저변확대사업에 노력해온 측면이 평가되는 등 사업자로 선정되어 해수욕장 방문객들의 즐길 거리를 전문성과 안전성이 확보되는 가운데 가격도 <표 3>과 같은 내용으로 부산시로부터 승인 받아 아주 저렴하게 체험할 수 있도록 함으로써 광안리해수욕장을 찾아 온 약 1,100만 명의 해양체험관광객으로부터 호평을 받았다. 더욱이 이 협회는 일반사업자를 개인자격 인턴직원으로 활용하여 공익단체와 개인사업자가 공존할 수 있는 가능성 여부를 전국 처음으로 시험해 보았다. 그러나 속담과 같이 쥔신장수와 우산장수는 동지가 될 수 없는 평범한 진리를 재확인 하는 수준에서 사업을 종료하기도 했다.

결국 광안리해수욕장은 해양체험관광 레저형, 스포츠형, 관광형 프로그램 등 충실도 높은 프로그램을 운영함으로써 전국 지자체를 통털어 가장 모범적인 해수욕장을 운영했다.



<그림. 1> 연구자가 촬영한 광안리해수욕장 전경

(3) 해운대 해수욕장

전국 최대 규모의 해수욕장으로 국내·외로부터의 방문객이 많은 해수욕장 중 하나이다. 특히 부산의 큰 규모의 행사와 이벤트 등으로 전국에서 단일 해수욕장으로는 가장 많은 인파로 문전성시를 이루고 있다. 백사장 길이 1.8km, 너비 35~50m, 면적 7만 2000m²이다. 수심이 얇고 조수의 변화도 심하지 않아 해수욕장으로서의 조건이 좋다. 숙박·오락시설이 잘 정비된 국내 1급의 해수욕장으로, 국내 유수의 온천장까지 끼고 있어 2007년 해수욕 시즌에는 약 1,500백만 명의 인파로 붐볐다. 특히 해운대해수욕장은 전국 처음으로 금연지역을 지정하는 등 청정해수욕장 이미지 심기에 열중하기도 했다(부산시청 홈페이지).

(4) 송정해수욕장

인근에 위치한 해운대해수욕장에 비해 여유 있는 피서지로 부드러운 모래와 맑은 수질로 다른 해수욕장에 비해 차별성을 가지고 있다. 면적 10만 km². 백사장길이 2 km. 너비 50 m. 부산역에서 약 20 km, 해운대(海雲臺)에서 약 8 km 북쪽에 있으며, 고요한 해수욕장의 분위기로 알려져 있다. 수심이 얇고 경사가 완만하며 파도도 거칠지 않아 수영 초보자도 수영을 즐기기에 적합하다(부산시청 홈페이지). 특히 일기가 불순하여 파도가 높을 때는 서핑이 가능하다.

(5) 송도해수욕장

백사장 길이 500 m, 너비 20 m, 평균수심 1~1.5 m. 부산 중심가에서 3 km 떨어진 곳에 위치하며, 전국 350여 해수욕장 중 제일 먼저(1913) 개장한 해수욕장이다. 그러나 오염되지 않은 바닷물과 넓은 사장을 찾는 피서객들이 해운대(海雲臺)·다대포(多大浦) 해수욕장을 찾기 때문에 해수욕장

으로서의 기능을 점차 잃어가고 있으나 유원지로서의 번영은 전과 다르 없다. 하지만 2004년 해변 모래 유실현상을 막기 위해 수중잠재를 설치하는 등 해수욕장 연안정비 사업을 대거 펼쳐 2007년 현재 과거의 명성을 되찾고 있다. 해녀들이 따내는 전복·해삼·소라 등이 바닷가에 즐비한 생선회집에 공급되고, 남쪽 해안의 해식애와 송림이 장관이다(부산시청 홈페이지).

(6) 일광해수욕장

백사장 면적 3만 9,670m², 길이 1.8km, 너비 25m, 평균 수심 1.2m, 평균 수온 13℃로 부산광역시에서 동북쪽에 있다. 고려 말 정몽주·이색·이숭인이 유람하였다는 삼성대(三聖臺)가 백사장 가운데 솟아 있고 왼쪽에는 강송정이 있다. 수심이 얕고 해안선이 강송정에서 학리 어구까지 원을 이루며 펼쳐져 있어 해변이 한눈에 들어온다. 해수욕장 개장은 7월 4일부터 8월 31일까지이다. 민박과 야영을 할 수 있으며 숙박과 편의시설이 잘 갖추어져 있다. 해안에서 바다낚시를 즐길 수 있고 인근 칠암에서는 싱싱한 생선회를 맛볼 수 있다. 매년 8월 1일부터 4일간 수상무대에서 갯마을 마당극 축제가 열린다(부산시청 홈페이지).

(7) 임랑해수욕장

동해안의 청정해역으로 해수욕장이 오염되지 않았으며, 1.5km의 백사장에 수심도 1.3m밖에 안 돼 가족단위 휴양지로 손꼽힌다. 해수욕장과 연결된 임랑강에서 민물낚시와 바다낚시를 함께 할 수 있으며, 보트도 30여척이 있어 동해의 푸른 물결 위를 마음껏 달려볼 수 있다(부산시청 홈페이지). 게다가 해양스포츠레저업체가 있어 즐길 거리도 제공되고 있다. 다만 레저사업을 놓고 이해관계자 간에 날선 공방을 펼치고 있는 것은 아쉽다.



<그림. 2> 연구자가 촬영한 임랑해수욕장 전경

3. 해양스포츠

가. 해양스포츠(Marine Sports)

해양스포츠 분야를 지칭하는 보통명사로서 "바다·강·호소에서 동력·무동력·피건인 등의 각종 장비(보트)를 이용하여 이뤄지는 경쟁적·취미적, 또는 체계적(제도화)·비체계적(비제도화)인 스포츠형 해양스포츠와 레저형 해양스포츠, 그리고 학교체육교육으로서의 해양스포츠를 비롯하여 해양레크레이션 활동 등을 모두 포괄, 함의(含意)하는 광의적 개념"이라고 정의한다(지삼엽, 2006).

외국의 경우는 물과 관련된 스포츠를 모두 수상스포츠(aquatic sports), 또는 워터스포츠(water sports), 마린스포츠(Marine sports)라고 말하고 있는 가운데 물과 관련된 생활체육은 상당한 수준에서 활성화되어 있지만, 현장[실기]활동이 선호되고 있는 분야라는 점에서 학문적으로는 지금껏 크게 관심을 보이지 않고 있다. 국내 역시 검정교과서에서조차 지금껏 외국

과 마찬가지로 수상스포츠(aquatic sports)라고 규정하고 있다(지삼엽, 1999). 그러나 ‘수상(水上)스포츠’라는 개념이 성립된 시기는 엘리트스포츠가 흥미하고 있었던 가운데 바다를 체육의 장으로 온전히 인식하기 이전일 뿐만 아니라 스포츠잠수, 스쿠터(scooter)와 같은 수중에서 이뤄지는 활동, 그리고 요트, 윈드서핑, 수상스키, 수상오토바이, 카이트 서핑 등 바다를 중심으로 다양한 종목들이 속속 개발되어 스포츠로서 선호되기 훨씬 앞서 성립된 개념이라는 측면 등을 감안하면 앞 시대의 개념임이 확연해 진다할 것이다.

워터스포츠의 개념에 대해 일본 큐슈지역 가고시마에 위치한 국립 가노야(KANOYA)체육대학 해양스포츠센터 실무책임자 코이치 키하시 교수는 부산을 방문(2005. 2. 7)에서 다음과 같이 자신의 견해를 밝힌 사실이 있다. “일본의 해양스포츠는 미국으로부터 ‘워터스포츠’라는 개념으로 첫 소개되었고, 그 워터스포츠라는 개념 속에는 ‘바다스포츠(marine sports)’라는 뉘앙스를 강하게 풍기고 있지 않느냐”고 반문한다. 그는 이어 “얼마 전까지만 해도 일본에서는 수변(강·호소)활동으로서의 수상스포츠, 또는 워터스포츠, 해변활동으로서의 해양스포츠라고 구분하여 이해하여왔으나 최근에는 수변활동도 해변활동 또는 해양성 활동 개념에 포함시키는 경향성을 강하게 띠고 있는 추세”라고도 했다(지삼엽, 2006년).

따라서 한번 설정된 개념은 지속적으로 ‘대화의 장소’와 ‘논쟁의 상황’을 제공해야 하고, 또 지금 현재 하나의 개념으로 당당히 성립되어 있다고 하더라도 그 자체가 불변인 것이 아니라 대화와 논쟁을 위한 화두 제공을 통해 다른 개념 성립의 길을 터놓은 역할에 불과하기 때문에 한번 설정된 개념은 영원할 수도 없을 뿐만 아니라 영원해서도 안 되는 속성을 지니고 있다고 봐야한다. 결국 ‘수상스포츠’, ‘수상레저스포츠’, ‘워터스포츠’, ‘해양레저스포츠’, ‘해양레포츠’, ‘바다스포츠’라는 각각의 개념이 그때 그 시점에서

설득력을 갖는 등 일시적 운명이었다면, 게다가 체육 철학적으로는 심신일원론적 입장을 옹호하고 있는 내가 주장하는 ‘해양스포츠’라는 맥락적·광의적 개념도 항상 ‘오늘날의 개념 밖’을 전제하고 있다는 점에서 언젠가는 마찬가지로 운명에 놓일 터이다(지삼업, 2006).

나. 해양스포츠의 각 종목

(1) 요트(Yacht, Sailing)

(가) 요트의 역사

오직 자연적인 바람만을 이용하여 앞으로 나아가는 기능을 갖고 있는 것이 요트라고 할 수 있다.

요트라는 말은 옛날 독일어 Jacht (Jachtschiff의 준말)에서 유래되었다. 현재는 네덜란드어의 Yaght가 영어로 관용어가 되어 yacht가 되었다고 한다. Yaght는 hunting ship(추적선)이란 뜻의 작고 가벼운 슬루프(sloop)식 쾌속범선으로 14세기경 해적들에 의해 해적선으로 사용되었다. 네덜란드에서는 출몰하는 해적선을 나포하기 위해 이용되었다. 후에 이 쾌속선은 암스테르담 선주들이 동인도 무역선의 통선으로, 또는 유람선으로 사용하여, 16~17세기에는 운하·호수·포구·그리고 강 하구 등에서 많이 발달하였다.

요트의 어원이 네덜란드인 것은 네덜란드가 조선기술, 특히 종범양식이 뛰어난 세계적 해운국이었기 때문이다. 그러나 요트의 어원과 달리, 요트놀이의 역사는 고대 로마·그리스·이집트 시대까지 거슬러 올라간다. 특히 클레오파트라를 비롯하여 왕족들은 그들의 권위를 과시하기 위해 호화로운 놀이 배를 만들어 즐겼다고 한다. 영국에서 요트라는 말이 사용된

것은 1660년 네덜란드에 망명하고 있던 영국왕자 찰스가 왕정이 복고되자 귀국하여 찰스 2세가 되어 즉위했을 때, 네덜란드인이 선물한 100t급 ‘야하트 메리호’가 들어와 영어로 요트(yacht)라 불리게 되면서부터이다. 이후 요트는 해양스포츠의 꽃으로서 크게 발전하였다. 1840년대에는 증기기관이 상선에 이용되기 시작하여 유람선에도 증기기관이 사용되고, 그 다음으로 내연기관이 이용됨에 따라 기관의 마력이 점점 높아져 장거리 순항을 즐기게 되었다. 그러나 19세기 후반까지는 보조용 동력기관을 장착한 범선, 즉 보조기관선(auxiliary)이 많았다. 1890년대는 대형 증기요트가 붐을 이루었는데, 대표적인 것이 메이플라워호(1897년 건조, 2,690t, 철선, 승조원 150명)이다.

결국 영국과 미국의 요트 특성을 놓고 보면, 요트 구입은 어떤 해역에서 주로 활동할 것인가를 우선 고려하여 구입하는 것이 바람직하다 할 것이다.

(나) 요트의 종류

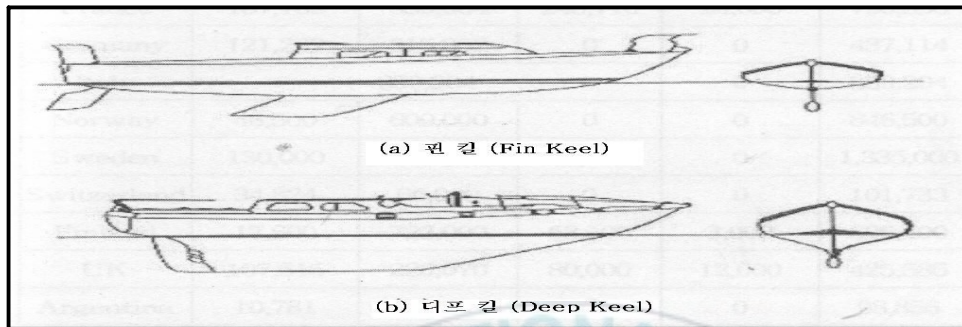
요트는 강·호소·항만 또는 연안에서 사용되는 아주 작은 보트에서부터 넓은 바다에서의 쾌속이나 또는 대양을 건너는 오션 레이스에 사용되는 수백 톤에 이르는 것까지 다양한 종류가 있다. 그러나 요트는 범장 양식에 따라 분류하는 것이 일반적이다. 가장 보편적인 양식은 캐트리그(catrig)·슬루프·커터·욘(yawl)·케치(ketch)·스쿠너 등이 있다. 욘 이상의 것은 비교적 대형보트이다.

캐트리그는 선수(船首) 가까이에 세운 한 개의 마스트(돛대)에 비교적 대형의 돛 한 장을 올린 스타일로서 조종이 간단하고 빠른 속력을 얻을 수 있기 때문에 소형 경주용으로 사용된다. 돛의 면적은 요트의 용도에 따라 다르지만 쾌속순항용의 요트는 안전성의 문제 때문에 비교적 작고, 경주용의 요트는 면적이 큰 돛을 사용한다. 국제 모노타이프(monotype) 3.6m 덩

기정(dinghy)은 선체에 견주어 면적이 큰 돛을 사용하는 전형적인 예이다. 슬루프는 가장 일반적인 기본양식으로, 길이도 3~30m에 이르는 것까지 있다. 이 슬루프는 집 세일(jib sail)과 메인 세일(main sail) 2장의 돛을 갖추고 있으나 많은 것은 5장 이상(마스트의 수에 따라 다르다)을 갖춘 것도 있다. 특히 선수에 바우스프리트(bowsprit)를 갖지 않은 슬루프를 녹어바우트(knockabout)라 하는데, 슬루프 스타일에는 이러한 녹어바우트가 많다. 보트의 모양은 일반적으로 날렵한 편이다. 그렇지만 타(Key)의 효과가 좋으며 경쾌하여 파도가 작은 곳에서 쾌속 질주에 적합하다. 슬루프 타입의 대표적인 것으로는 스나이프(snipe)·시호스(seahorse)·엘(L)·플라잉 더치맨(flying dutchman)·스타(star)·드래곤(dragon)급 등이 있다. 커터는 양식상으로는 슬루프 양식 가운데 개프 탑세일(gaff-topsail)·집 탑세일(jib-topsail)·포스테이 세일(fore-staysail)·집·메인세일(mainsail)을 가지고 있는 것을 말한다. 커터는 속력보다는 내항성에 중점을 둔 것으로 홀수가 깊고 묵직한 것이 특징이다. 슬루프와 함께 현대 요트의 기본형식을 이루고 있다. 물론 속력보다도 조종성을 중시하여 외양에서의 큰 파랑 가운데서도 항주(航走)하기 좋게 만든 모델(Model)이다. 선체도 크고, 보통 2개의 마스트(돛대)를 가지고 있다. 선미 가까이의 미즌세일(mizzen sail)은 메인 세일에 비해 아주 작은 것이 특징인데, 파도가 높은 곳에서도 무난히 속력을 유지할 수 있을 뿐만 아니라 높은 파랑 속에서의 태킹(tacking) 등에 유리하다.

여기에다 사용목적에 따라 요트를 즐기는 크루저(cruiser), 경기용의 레이서(racer), 상륙용으로도, 혹은 경주용으로도 사용하는 딩기(dinghy)로 나눌 수 있다. 선저(船底) 구조에 따라 요트의 종류를 분류해 보면, 소형 요트에 많이 이용되는 것으로서 선체 중앙부의 킬(keel)을 뚫어서 마음대로 올리 고 내릴 수 있는 센터보드(center board)를 장착한 센터보드 보트가 있고,

내리 바람쪽[풍하]으로 떠밀리는 것을 방지하기 위하여 풍하현에서 수중에 판을 돌출 시키는 장치를 한 리 보드 보트(lee board boat)가 있다. 여기에 다 <그림 3>와 같이 센터보드 대신에 킬(keel)의 하면(下面)에 지느러미 모양의 무거운 철제를 고정시킨 핀 킬 보트(fin keel boat),



<그림. 3> 세일크루저 요트의 킬 타입

결국 요트에 대한 분류는 범장양식, 사용목적, 보트의 단면, 추진방식 등으로 혼란스런 양태를 보임으로써 사회 일반의 이해를 어렵게 하고 있는 측면도 있다. 따라서 필자는 추진방식을 중심으로 요트를 크게 ‘세일링요트(세일딩기·세일크루즈)’와 ‘모터요트’로 간단하게 구분하고 있다.

게다가 무동력 해양스포츠 종목에 세일링요트(세일딩기·세일크루즈), 동력 해양스포츠 종목에는 모터요트로 각각 분류하고 있다. 물론 모터요트는 작게는 모터보트에서부터 크게는 대형유람선까지 포함된다. 그러나 해양스포츠에서 모터요트라고 흔히 말하는 것은 40~70피트 급 정도를 일컫는다.

<표 4> 각종대회별 요트종목안내

(비고: O: 올림픽, A: 아시안게임, K: 국내선수권대회, G: 전국체육대회)

유형	종목명	인원	제원			
			길이 (M)	무게 (Kg)	돛면적 (m ²)	비 고
윈드서핑	RS:X	1	2.85	14	남:9.5 여:8.5	O, A, K, G
	미스트랄	1	3.72	15	7.4	A, K
덩 기	옵티미스트	1	2.3	35	3.3	A, K
	레이저	1	4.23	59	7.06	O, A, K, G
	레이저4.7	1	4.23	59	4.7	A, K,
	레이저레디얼	1	4.23	59	5.76	O, A, K,
	핀	1	4.5	145	10	O
	420	2	4.2	100	10.25	A, K, G
	470	2	4.7	120	13.28	O, A, K, G
	엔터프라이즈	2	4.04	104	10.5	K, G
	스나이프	2	4.7			K
	호비16	2	3.35	60	7	A, K, G(2008년부터)
	49er	2	4.99	70	21.2	O
	토네이도	2	6.1	140	21.8	O
단일규격 킬보트	J-24	5	7.3			K, G
	베네토 7.5	5	7.49	662	26	A
	스타	2	6.92	645	14	O
	잉글링	3	6.3			O
크루저	ORC	무제한				K 및 각종세계대회
	오픈	무제한				K 및 각종세계대회

자료출처: 대한요트협회 종목소개 재구성

(2) 모터보트(Motorboat :In boat · Out boat)

내연기관으로 추진되는 소형보트를 말한다. 주정의 일종으로 기동정 · 발동기정이라고도 한다. 용도는 다양하지만 각종 해양스포츠용과 상업용으로

대별된다. 해양스포츠용 기동정은 모터요트·순항정·연락정·러너보트(runabout)·유람정·경주정·선외기정·모터보트 등이 있다. 상업용 기타 실용되는 기동정을 총칭하여 실용정이라고 하며, 용도에 따라 종류가 다양하다.

여객용의 란치, 텐더(tender:보급선), 구조정·소방정·순시정·경비정·검역정 등이 있다. 이들 주정은 크기·추진기관·속력·설비·용도 등에 따라 차이가 있다. 각종 해양스포츠 활동에 이용되는 기동정은 용도에 따라 조금씩 차별성을 갖는다. 그렇지만 해양스포츠에서는 보통 속력에 중점을 두기 때문에 물의 저항을 고려한 갖가지 선형의 보트들이 채택되고 있다. 보통의 기동정에서는 선체의 무게와 같은 물을 배수(排水)하여, 전진할 때 물을 가르고 전진하는 배수정이지만, 고속의 경주정에서는 활주정(hydroplane)을 채택하고 있다. 보트가 달리기 시작하면 수압력 때문에 보트 앞쪽은 수면 위로 약간 뜨고, 뒷부분은 수면에 접해서 활주한다. 보트의 밑바닥은 평평하고 뒷부분이 앞부분보다 낮고, 스텝(step)이라고 하는 단을 붙여서 물의 저항을 줄임으로써 시속 100km 이상의 쾌속을 낸다.

얼마 전부터 국내도 일본처럼 모터보트가 증가하고 있다. 미국, 유럽, 호주 등 해양스포츠 발전 국으로 부터 수입된 보트들이다. 동호인의 입장에서 우선 모터보트를 활용하여 어떤 종류의 해양스포츠 활동을 할 것인가를 생각해 두는 일이 중요하다. 모터보트는 안전성이 충분히 확보되는 가운데 보팅이 즐겁고 재미까지 있다면 금상첨화다. 특히 자신 소유의 보트를 갖는다는 것은 그만큼 보람찬 생활을 만끽할 수 있는 여건이 마련된다는 점에서 즐거운 일이다.

(가) 보트의 활용 종류

●크루징(Cruising)용 : 당일코스(Day Cruising), 숙박코스(Over night Cruising)

- 낚시용 : 하천이나 만(灣)에서의 낚시, 강 호소 등에서 낚시, 앞바다 낚시, 먼 바다낚시(Big trolling)
- 각종 해양스포츠 활동(Action Boating)용 : 경정(競艇), 장거리경주(Rally), 수상스키 견인, 패리세일링, 스포츠잠수 포인트 이동
- 식사 · 접대(파티) · 선상주거 · 보팅 · 사무실 등

(나) 보트는 안전성 내구성이 중요, 실내인테리어 고급화 추세

보트는 승용차와 같이 일상생활에서 없어서는 안될 정도로 꼭 있어야 하는 필수품은 아니다. 그렇지만 활동무대가 바다라는 점에서 안전성과 내구성은 확실하게 검증되어 있는 제품이어야 한다. 게다가 활동 목적이 삶에 여유를 즐기기 위한 여가활동이라는 점에서 최근 외국 보트 구매자들의 경향성을 중심으로 생각해 보면, 보트 내부의 각종 시설들은 고급호텔 및 콘도 수준으로 생활에 조금도 불편함이 없도록 설비하는 가운데 실내인테리어도 고급스럽게 되어 있어야 구매력이 있다.

특히 보트 구입은 단독으로 할 것인가, 아니면 몇 사람이 공동으로 구입할 것인가. 또는 어떤 용도로 사용할 것인가를 검토하는 일이 중요하다. 그 다음은 형편에 따라 새 보트나, 아니면 중고보트 중에서 결정하면 될 것이다. 게다가 구입한 보트를 어디에 계류해 둘 것인가도 생각해 두어야 한다. 해상계류장 확보의 경우, 부산, 충무는 시영 및 사설의 계류장이 각각 있기 때문에 별 어려움이 없으나 기타 지역은 태풍 등에 보호될 수 있는 곳을 확보하기가 현실적으로 어렵다. 앞으로 다기능어항이 많이 개발될 예정으로 있기 때문에 그런 곳을 지역 거점화시켜 나간다면 동호인들의 보트 해상계류장 확보는 큰 어려움이 없을 것으로 생각된다.

2007년 9월 30일 기준, 해수면 · 내수면을 모두 포괄하는 총 사업체 수는 735개소이고, 이들이 해경청에 신고한 각종 기구(보트)는 총 7,740대 이다.

그러나 2007년부터 번호판부여로 인한 해양스포츠 장비의 등록제 실시와 사업자등록제로 인한 등록 현황을 보면 2006년보다 2,199척이 적은 5,541척이었다. 이는 실질적인 등록에 대한 보험금과 등록으로 인한 자산의 현황 파악으로 인한 세금문제의 부분에서 사업자의 경우 대부분의 실사용 장비를 제외한 장비는 등록을 꺼려하고 있는 추세로 보여 진다. 다른 측면에서는 요트, 윈드서핑, 스포츠잠수 등 각종 해양스포츠 종목과 그에 따른 기구들이 매우 다양함에도 불구하고 <표 5>에서 보여 주고 있는 것과 같이 실제 해수면에서는 1회성 체험위주의 동력기구인 모터보트, 수상오토바이가 주종을 이루고 있는 가운데 내수면은 래프팅이 특별히 선호되고 있음을 알 수 있다.

<표 5> 사업등록업체 및 장비 등록 현황('07.09 기준)

현 황	업체 수	기 구 척 수	비 고	
안전법 제39조에 따른 사업등록업체(해수면, 내수면 포함)	735개소	7,740	등록 신청 시 보고 척수 (2006년 신고현황)	
기구(보트) 등록현황		5,541	모 터 보 트: 3317 대	2007년 09월 현재
			고 무 보 트: 610 대	
	수상오토바이: 1514 대			

※자료출처: 지삼업(2007), 해양관광 활성화 심포지엄 자료집, 해양수산부, 40.

특히 일부 종목을 중심으로 편향된 선호추세가 심화·발전하고 있는 원인은 크게 두 가지로 요약된다. 하나는 기구 관련 보험료와 다양한 기능을 겸비한 강사들의 인건비가 부담스러워 극히 일부 종목만 취급하고자 하는 업체의 경영전략이고, 다른 하나는 저변확대가 제대로 이루어지지 않아 레

저객 들은 자연히 일정 기간 강습을 필요로 하는 종목은 회피할 수밖에 없는, 그래서 일회성 체험위주의 프로그램이 선호되고 있는 것이다.

걱정되는 것은 체험현장이 전공자에 의한 제도권을 중심으로 발전해야 함에도 불구하고 이에 대한 제도가 영성하여 일본과 우리나라는 제도권보다 오히려 어깨너머로 배운 비제도권 지도자들이 활개를 침으로서 레저객 응대 서비스가 매우 낮고, 또 안전성도 위협 받는 등 결국 이 분야를 통한 해양관광 활성화에 장애 요소로 작용할 뿐만 아니라 전공자들의 취업기회도 원천 봉쇄된다는 점이다.

일본의 경우, 보트의 크기에 대한 구분은 그 종류에 관계하고 있다. 예컨대 피싱보트나 스피드보트는 25피트 이상을 대형보트라고 규정하고 있다. 그러나 세일크루즈에서는 소형보트에 속한다. 이는 종류에 따라 보는 시각이 다르다는 것을 뜻하고 있는 것이다. 우리나라는 지금껏 그 어떤 규정도 없다.

그렇지만 선진국 중 유럽의 표준에는 100피트이상의 메가요트가 「대형보트」에 속하고, 70피트급은 「중대형-upper middle-」보트에 속한다. 그리고 50피트가 「중형보트」이다. 그러나 30피트는 소형보트라고는 하지 않고, 「패밀리보트」라고 말하는 경우가 많다. 소형선박안전검사기준에 따른 소형보트는 길이 12m미만으로 규정하고 있다, 대체로 40피트가 조금 넘는 수준이다. 물론 12m 이상은 대형보트의 범주에 포함된다.

(3) 윈드서핑 (wind surfing)

윈드서핑을 흔히 해양스포츠의 요정(妖精)이라고 말한다. 보드(board)로 파도를 타는 서핑과 돛을 달아 자연의 바람을 이용하여 물살을 헤치는 보드세일링(요트)의 장점들만 오롯이 담아내고 있기 때문이다. 빨강 파랑의 화려 명쾌한 돛, 뿐만 아니라 360°회전이 가능한 돛대(mast foot), 그리고

마스트(돛)를 자유자재로 움직일 수 있는 활(弓) 모양의 붐(boom)까지 추가시켜 서퍼로 하여금 험난한 기교를 맘껏 부릴 수 있는 다양한 기능을 갖추고 있다. 흔히 ‘보드세일링’이라고도 말한다.

1968년 미국 캘리포니아주에서 활동하고 있는 컴퓨터 기사이고 요트매니아인 ‘호일 슈와이스’와 또 선박 항해사 출신으로써 초음속 항공기 설계사인 ‘제임스 드레이크’에 의해 공동으로 고안된 것으로써 그 역사는 일천하다. 그럼에도 불구하고 해양스포츠 가운데 대중적으로 가장 선호도가 높은 종목이다.



<그림. 4> 윈드서핑

윈드서핑은 오늘날 유럽·미국·호주·아프리카·중동·동유럽권 등에서 인기를 모으고 있다. 주로 바다에서 하고 있지만, 강이나 호소에서 자연과 인간이 일체가 되어 남녀노소 없이 자연의 바람을 이용해 즐거움을 맛볼 수 있다는 것이 윈드서핑의 장점이다. 제1회 세계선수권대회는 1974년 미국 온테리오호(湖)에서 7개국 66명의 선수가 참가한 가운데 열렸으며, 그 후 제8회 일본 오키나와에서 열린 대회에는 40개국 600여명의 선수가 참가하였다. 1984년 로스앤젤레스 올림픽 정식종목으로 채택되었다. 우리나라에

는 1976년에 소개되어 일반에는 잘 알려지지 않으나, 1980년 10월 권희범이 부산~대마도간을 단독 횡단함으로써 붐을 일으키게 되었다(안두옥, 1996). 삼면이 바다로 싸여 있고 강과 호소가 질펀히 많은 우리나라는 윈드서핑 활동 공간이 풍부하다고 볼 수 있다.

오늘날 많이 즐기는 곳은 청평과 한강 수역을 비롯하여 전국의 각 해수욕장이다. 국산장비도 우수하여 손쉽게 장비를 구비할 수 있다. 세계선수권대회 경기종목은 1) 올림픽 코스 2) 자유형 3) 회전(slalom)의 3 가지가 있는데, 올림픽코스란 세계선수권대회의 주 종목으로 해상에 3각 지점을 선정, 그곳에 부표를 띄워놓고 3 지점을 차례로 돌아오는 경기방식이다. 채점은 일곱 번의 항주에서 잘한 여섯 번의 주파기록만을 따진다. 남자는 체중에 따라 라이트·미디엄·라이트헤비·헤비급의 4체급으로 나누고, 여자는 중량에 관계없다. 자유형은 규정종목과 3분 동안 3가지 이상의 자유로운 기술을 보여야 하며, 채점은 기술의 난이도·창의성·완속도를 따진다. 회전은 바다에 2개의 부표를 띄워놓고 2명씩 달려서 앞서 끝인하는 선수가 승리하는 방식이다. 경기는 토너먼트로 진행되며, 종합기술이 요구되는 종목이다. 보드(board)의 재료는 합성수지로 규격은 길이 3.65m, 폭 0.66m, 무게 18kg, 돛대 4.20m, 활대 2.70m, 돛 면적 5.4m², 중량 28kg이다. 부산에서도 수영만 요트경기장과 광안리 해변 등지를 중심으로 많은 동호인들이 활동하고 있다.

(4) 스포츠 잠수(스킨다이빙·스쿠버 다이빙)

잠수에 대해 대부분 공기통(酸素 tank)을 메는 단순행위라고 생각하는 경우가 많다. 그러나 잠수는 호흡계와 순환계가 동시에 물에 잠기는 상황이기 때문에 스포츠과학에 대한 높은 이해가 필수적이다.

잠수의 종류는 호흡매체에 따라, 혹은 용도에 따라 분류할 수 있다. 잠수

형태를 중심으로 분류하면 스포츠잠수(開放式 Scuba), 과학잠수(反閉鎖的 Scuba), 군사잠수(閉鎖的 Scuba), 산업잠수(表面供給式) 등 4개 분야로 나눌 수 있다. 특히 산업잠수의 경우, 부산을 활동 근거지로 한 ‘한국산업잠수기술인협회’가 해양수산부로부터 비영리 공익 법인인 사단법인으로 1999년 7월에 인가를 받음으로써 이제 우리나라의 잠수 분야도 ‘스포츠잠수’와 ‘산업잠수’ 시대로 양립 발전 체제를 구축하는 계기를 마련했다고 봐야 할 것이다. 이는 해양스포츠 학문적 발전을 위해서도 바람직한 일일뿐만 아니라 선진국에 견주어 낙후된 산업분야 플랜트 엔지니어링 기술 향상을 위해서도 유익한 현상이라 할 것이다.

스포츠잠수에는 간단한 보조용구, 또는 수중호흡기를 몸에 부착하고 물속에 잠수하는 형태 등 2 종류가 있다. 수중 마스크·휀·스노클을 부착하고 잠수하는 형태를 스킨다이빙(breath-hold diving)이라고 일컫고, 애크링(aqualung-수중폐) 등을 메고 잠수하는 형태는 스쿠버 다이빙이라고 한다.

스킨다이빙의 역사는 수영만큼 오래 되었다. 1920~30년대 지중해와 미국에서 처음 대중화되기 시작하였고, 19세기부터 장비 제작이 시작되어 스킨다이빙의 대중화를 촉진시키는 계기를 마련했다. 1959년 스포츠잠수를 정립시킨 프랑스인 ‘자크 이브 쿠스토’의 주도하에 15개국 잠수협회가 모여 세계수중연맹(CMAS)이 창설되었다. 1995년 기준, 92개 회원국을 두고 있다.

활동은 스포츠위원회(휀수영·수중 방향찾기·수중사냥·수중 표적 사격·수중 하키·수중 럭비), 기술위원회(스쿠버다이빙교육·수중 사진 및 영상), 과학위원회(수중 고고학·수중 생물학·수중 지질학·수중 환경보호·잠수기술), 의학위원회(사고 예방·다이빙 사고 치료 연구) 등 4개 위원회가 있다.

스킨다이빙에서는 잠수기 없이 높은 수압에 견디면서 들이쉬는 공기만으로

잠수하기 때문에 한정된 시간밖에 머무를 수가 없다. 잠수시간은 일반 성인이 30초~2분 정도이고, 세계기록도 4분 정도이다. 깊이도 수압차와 잠수시간의 관계로 5~20m 정도이다. 그러나 AP통신에 의하면, 2003년 7월 22일 케이만제도 출신으로 미국 텍사스 오스틴에 살고 있는 ‘주부 다이버’ 타냐 스트리트(Tanya Streeter·30세)가 카리브해에 위치한 프로비덴시알레스섬 인근 바다에서 공기통 없이 물속 깊이 잠수하는 ‘프리 다이빙’을 시도해 122m를 내려간 기록도 있다. 대체적으로 수심 2m 정도까지는 괜찮으나 2m보다 깊이 잠수하면 수압 때문에 귀에 통증을 느끼고 고막이 터지는 일도 있기 때문에 코를 쥐고 공기를 내어로 보내어 고막을 밀어 준다.

스쿠버다이빙은 탱크(tank)에 공기가 있는 한 수중에 머무를 수 있다. 그러나 고압의 공기를 들이쉬고 있기 때문에 여러 가지 장애가 일어나는 수가 있으므로, 실제 사용에 있어서는 고도의 기술적인 훈련이 필요하다. 반드시 전문다이버로부터 교육을 받아야한다.

(5) 수상스키 (water ski)

(가) 개요

양 발, 혹은 한 발에 스키를 신고 모터보트에 끌려 물 위를 활주하는 해양 스포츠로서 피부 마사지의 제왕이라고 일컫는다. 양 발(족)에 스키를 신는 것을 투 스키라 하고, 한 발은 원 스키라 한다. 그렇지만 수상스키는 원 스키, 투 스키, 트릭스키, 점프스키, 슬라롬 스키 등 5종류가 있다. 초보자는 투 스키를 통해 익히고, 중급자는 원 스키로 즐기는 것이 일반적이다.

결국 트릭스키, 점프스키, 슬라롬 스키는 고도의 테크닉을 요구하기 때문에 수준급 스키어들이나 가능한 종목이다. 정규 경기종목 역시 슬라롬(slalom), 점프(jumping), 트릭(tricks) 등 3가지가 있다. 각 종목 모두 개인 경기와 팀 경기가 있다. 개인종목은 예선을 거쳐 8명이 결승점에 참가하여

우승자를 가리게 된다. 팀 경기는 1개 팀 남·여 선수 6명 혼성으로 구성한다. 그러나 남성이나 혹은 여성이 총 6명 중 4명을 초과할 수 없다. 여기에다 슬라롬, 점프, 트릭 종목의 성적을 각각 합산하여 우승팀을 결정하게 된다.

속도는 대체로 시속 60km 정도이고, 베테랑급은 80km 정도 활주할 수 있다. 운동량이 과다하기 때문에 한 차례에 10~15분을 넘지 않도록 유의해야 하고, 또 1시간 이상 휴식이 필요하다.



<그림. 5> 수상스키(원 스키)

(나) 초보자 교육

초보자들은 먼저 물에서 양발을 어깨너비로 벌리고 말(馬)을 탄 자세로 가슴에 두 무릎을 밀착시킨 뒤 교육용 붓을 잡고 당기는 힘에 따라 서서히 일어나는 연습을 수차례 반복한다. 이때 엉덩이가 치켜 들리지 않도록 유의해야 한다. 그런 다음 물로 이동하여 모터보트에 달린 교육용 붓을 잡고 다리를 모으는 한편, 특히 어깨에 힘을 빼고 물위에 뜨는 동작과 함께 몸의 균형을 유지하는 연습을 수없이 반복한다.

로프를 잡고 수면위로 뜰 수 있는 정도가 되면 말 탄 자세를 유지한 채

앉았다 일어서는 동작을 반복하고, 균형이 흐트러지면 자세를 낮추어야 한다. 결국 슈트, 구명복, 장갑 등을 착용한 후 물 속에서 뒤로 누운 채 스키판을 신고 부츠를 자신의 발에 맞도록 조여 고정시킨 다음, 자세와 균형을 잡고 직선 활주를 익힌다. 선회를 위한 방향전환은 양손의 힘 조절에 따라 가능해진다. 특히 속도가 60km 이상 되면 과도위로 상하 피칭현상이 일어나기 때문에 중심을 잡기가 어렵게 되는 것이 예사이다. 무릎을 조금 굽혔다 폈다를 반복해 주면 된다. 그런 숙달이 있는 다음에는 원 스키를 즐기 위한 예비연습을 동시에 해 두는 것이 좋다. 한 발을 수면 위로 조금 들어 올리고, 또 다른 한 발 만으로 동작을 취한다는 뜻이다. 이런 연습을 반복하다 보면 두 스키의 기량 향상은 물론 원 스키도 탈 수 있을 정도로 발전된다.

(다) 유래

수상스키는 1924년 미국의 F·Waller가 창안하였고, 1936년에는 미국 수상스키연합회가 발족되었다. 초기에는 활동비용이 많이 소요되어 동호인들에게 큰 부담이 되었고, 또 모터보트 엔진 성능 역시 우수하지 못한 탓으로 저변확대는 미미했다. 그러나 1945년 이후에는 고성능 모터보트가 개발되어 활성화의 계기를 맞았다. 미국, 유럽, 호주 등에서 활발했고 특히 프랑스는 1949년 상레방에서 제1회 세계선수권대회를 개최할 정도였다. 2년마다 세계선수권대회가 열리고, 경기내용은 슬라롬(slalom-카누경기의 일종을 말하나 스키에서는 회전을 뜻한다)·점프·트릭스키 등 3 종목이 있다. 이밖에 장거리 레이스도 있다. 마이애미비치의 200km 레이스, 영국해협 횡단레이스 등은 장거리레이스의 상징이다. 세계기록은 1946년에 결성된 세계수상스키연맹(world water ski union: W-WSU)이 승인한다. 우리나라에는 6·25전쟁 후 미군들이 한강에서 시범경기를 가짐으로써 소개되

었고, 1963년 지금의 교육인적자원부가 수상스키를 대학생 특수체육 종목으로 채택 실시함으로써 급격히 붐을 이루었다. 1970년 이후에는 한강을 비롯하여 광나루·청평·남이섬·춘천 등지와 진주의 진양호, 그리고 부산 해운대 앞바다, 광안리해수욕장 등에서 많이 볼 수 있다. 수상스키의 종류는 다목적용 스키로 대회전에 주로 사용하는 슬랠롬 싱글스키(slalom single ski), 초보자를 위한 저속도 스키(low speed ski), 어린이를 위한 짧은 스키(short ski), 물 위에서 쉽게 방향을 바꾸어가며 묘기를 부리는 회전용 스키(turnaround ski, trick ski), 어린이들이 손쉽게 즐길 수 있는 수상 썰매(disk toboggan) 등이 있다.

(6)수상오토바이 (Personal Water Craft)

기능적인 측면에서는 수심 30cm 이상이면 바다·강·호소 등 어디에서나 활동이 가능하다. 그러나 안전성 확보라는 측면에서는 수초에 감기는 것을 비롯하여 물밑 각종 장애물에 부딪힐 가능성도 크기 때문에 수심 70cm 이상이 좋을 것이다. 활용 면에서는 레이스용, 생활체육용, 낚시용, 연인들의 데이트용, 수영미숙자 구조용 등 다양하게 활용되고 있다.

그러나 유의해야 할 점도 많다. 체력소모가 생각보다는 많기 때문에 준비운동을 충분히 하여 무리가 없도록 해야 할 것이다. 여기에다 무서운 속도에 따른 충격도 크기 때문에 허리디스크 환자는 특별한 주의를 요한다. 특히 엔진에 관한 응급 대처능력도 소홀히 할 수 없는 가운데 슈트와 구명복은 반드시 착용해야 할 것이다. 그렇지만 무엇보다 염두에 두어야 할 것은 어떠한 경우라도 타인에게 피해를 끼치지 않아야 하고, 또 각종 유류를 비롯하여 해상에서 발생한 쓰레기를 버리는 등 환경을 오염시키는 행위는 삼가야 한다. 뿐만 아니라 해상계류장 내에서, 혹은 해변 가까운 곳에서의 유류주입, 그리고 난폭 조종, 해수욕장 수영안전구역 침범, 아파트단지 주

변에서의 핑음으로 인한 집단민원 야기, 각종 수산양식장과 잠수지역 침범, 철새도래지 쾌속질주 등 조종자가 지켜야 할 준수 사항은 많다.

수상오토바이는 일본 가와사키(kawasaki)사에서 생산 보급한 ‘제트스키(jet ski)’가 있고, 야마하(yamaha)사의 ‘웨이브런너(wave runner)’도 있다. 여기에다 캐나다(canada)·미국(U·S·A)이 공동 참여한 다국적 기업인 씨두(sea doo)사에서 생산한 ‘뱀버디어(bombardier)’도 있다. 뿐만 아니라 최근 미국의 폴라리스(polaris)·타이거샤크(tiger shark)사에서도 각각 ‘뱀버디어’라는 다국적 기업 생산의 제품명과 같은 제품을 생산하고 있다. 국제시장 점유율은 다국적 기업의 뱀버디어 55~60%, 웨이브런너 30%, 제트스키 6%, 미국의 폴라리스·타이거샤크사 뱀버디아는 각각 3% 내외이다. 미국 폴라리스와 타이거샤크 제품을 제하고는 어느 경우나 국내에 많이 보급되어 있는 가운데 1~5인용 제품이 다양하게 생산되고 있다. 그러나 국내에서는 모든 제품을 통틀어 ‘제트스키’, 또는 ‘제트보트’라고 말하는 경우가 흔하다. 특정회사의 상흔과 개인의 무지가 그런 오류를 발생시키고 있는 것이다. ‘수상오토바이’라는 포괄 명칭을 사용하는 가운데 국제적으로는 “Personal Water Craft” 라고 해야 할 것이다.

수상오토바이는 1965년 캐나다에서 그 원형이 첫 개발되었다. 그렇지만 1973년 이를 해양스포츠용품으로 상품화시켜 미국에 수출한 것은 일본이다. 결국 이 분야 저변확대 측면에서는 미국이 국제적으로 첫 활성화되었고, 일본은 오히려 미국보다 14년이나 늦은 1987년부터 본격 활성화되기 시작했다.

한국은 ‘88 서울올림픽 한강축제 때 처음으로 선 보인 이래, 그간 동호인 중심의 레저형 해양스포츠 차원에서 맴도는 수준을 보여 왔다. 그렇지만 국내 수상오토바이는 1995년부터 스포츠형 해양스포츠로 본격 탈바꿈하였다. 1999년에는 대학의 전공과목으로 까지 채택되는 등 비교적 빠른 템포

로 체육학의 한 영역으로써 그 정체성을 확보해 가고 있다.

특히 1995년 8월 저자는 일본제트스키협회의 관련 자료를 참고하여 우리의 실정에 맞도록 총 34조의 경기규칙과 경기장 규격을 국내 처음으로 제시하는 한편, 이를 1997년 제2회 부산 바다축제 때(제1회 부산광역시장배 전국수상오토바이 대회) 적용하여 관계 전문가들로부터 일차 평가받은 바 있다. 이로써 수상오토바이는 스포츠로서 갖추어야 할 공정성·안전성·유희성·체육적 효과까지 확보할 수 있게 됨에 따라 이를 계기로 대중스포츠의 토대를 구축하게 된 것이다.

1999년 3월부터는 부경대학교 해양스포츠학과 전공과목으로 채택된 것과 함께 2000년 2월 9일부터 해양경찰청에 의해 동력 해양스포츠 면허제가 도입되어 수상오토바이는 모터보트와 더불어 국가차원에서 면허화 됨으로써 안전성 확보에 새로운 지평이 마련되었다고 볼 수 있다.

(7) 해양래프팅(Sea Rafting)

1998년 제3회 ‘부산바다축제’ 해양스포츠 6개 행사 중 하나로서 국내 처음으로 선보인 ‘해양래프팅대회’가 바로 그런 반성의 결과물이다. 안전성이 완벽하게 보장되는 가운데 1km를 10명(좌: 4명, 우: 4명은 각각 패들을 젓고 나머지 1명 : 키잡이, 1명: 드래머)의 선수가 1개 팀을 이루어 일사불란하게 패들을 저어 가면서 협동 단결하는 장면은 체육적·사회교육적 효과를 비롯하여, 특히 시민들로 하여금 해양스포츠가 자신과는 무관한 스포츠가 아니라 자신도 함께 할 수 있는 스포츠임을 깨닫게 되는 계기를 마련해 주고 있다는 점에서 해양스포츠 저변확대에 미칠 동기유발효과는 더욱 큰 것이다.

Ⅲ. 연구방법

1. 조사대상

이 연구는 2007년도 7~8월 동안 부산지역 도심에 위치한 K해수욕장을 찾은 사람들을 대상으로 설문조사를 하였으며, 총 400부를 배포하였으나, 회수된 자료 조사내용이 누락되고 응답이 불성실한 15부를 제외한 총 385부이다. 이들이 체험한 각종 해양스포츠 요금표는 <표 3>과 같다.

<표 6>과 해양스포츠에 참여한 조사대상자의 일반적인 특성을 알아보기 위한 빈도분석을 실시한 결과이다.

<표 6> 조사대상

구 분		빈도(명)	백분율(%)
성별	남자	170	44.2
	여자	215	55.8
연령별	10대이하	117	30.4
	20대	171	44.4
	30대	56	14.5
	40대이상	41	10.6
거주지별	부산지역	238	61.8
	경남·경북지역	66	17.1
	서울·경기	55	14.3
	기타 지역	26	6.8
전체		385명	100%

2. 조사절차

가. 문헌연구 및 논문 설정 : 2006. 12 ~ 2007. 3

나. 자료수집 및 문헌연구 : 2007. 3 ~ 2007. 6

다. 논문계획서 작성 : 2007. 5 ~ 2007. 7

라. 설문지 조사 : 2007. 7 ~ 2007. 8

마. 자료정리 및 통계처리 : 2007. 8 ~ 2007. 9

바. 논문작성 : 2007. 9 ~ 2007. 12

3. 조사도구

이 연구에서 사용한 설문지는 해양스포츠의 참여도, 해양스포츠 이용 만족도, 해양스포츠 참여 기여도 등을 중심으로 문항의 간결성, 논리성, 명확성 등을 갖추기 위해 선행연구 신경원(2003), 김도익(2001)를 참고하는 가운데 특히 이 연구의 목적에 부합되도록 연구자가 재작성 하였다.

<표 7> 설문지 구성내용

구성지표	구성내용	문항수
인구통계학적 특성	성별, 거주지별, 연령별	3
해양스포츠 참여도	체험유무, 이전 체험자의 경험횟수, 현재 체험횟수	3
해양스포츠 이용 만족도	이용 요금, 운영프로그램 종목, 체험 후 만족	3
해양스포츠 이용 시 중요성과 기여도	해양스포츠 이용 시 중요도, 발전의 기여도	2
안전사고 지장초래	안전사고 지장초래	1
계		12

이 설문지의 구성은 인구통계학적 특성에 관한 3문항, 해양스포츠 참여도 3문항, 해양스포츠 이용 만족도 3문항, 해양스포츠 이용 시 중요성과 기여도 2문항, 안전사고 지장초래 1문항 총 12문항으로 구성하였다.

4. 자료분석

이 연구의 자료 분석방법으로 수집된 자료의 통계처리는 SPSS 12.0 프로그램을 이용하여 분석할 것이며, 구체적 내용은 다음과 같다.

첫째, 조사 대상자의 일반적인 특징을 파악하기 위하여 빈도분석을 실시하였다.

둘째, 조사 대상자의 일반적인 특징에 따른 해양스포츠의 참여 실태의 차이를 분석하기 위하여 χ^2 검증을 실시하였다.

셋째, 모든 통계적 유의수준은 $p < .05$ 로 설정하였다.

IV. 연구결과

이 연구는 부산의 해수욕장을 찾은 방문객을 대상으로 하여 해양스포츠에 대한 참여 실태를 파악하고 해양스포츠를 실시하는데 있어 문제점과 개선점 등을 비교 분석하기 위하여 실시하였다. 분석한 결과는 다음과 같다.

1. 조사대상자의 인구사회학적 특성

이 연구의 조사대상자의 현황은 <표 8>과 같다.

<표 8> 조사대상자의 현황

구 분		빈도(명)	백분율(%)
성별	남 자	170	44.2
	여 자	215	55.8
연령별	10대이하	117	30.4
	20대	171	44.4
	30대	56	14.5
	40대이상	41	10.6
거주지별	부산지역	238	61.8
	경남·경북지역	66	17.1
	서울·경기지역	55	14.3
	기타 지역	26	6.8
전체		385명	100%

조사대상자의 현황은 <표 8>에서 보는 바와 같이 성별에서 남자 전체

44.2%, 여자 전체 55.8%로 나타났다. 연령별에서 20대에서 44.4%, 10대 이하에서는 30.4%, 30대에서는 14.5%, 40대 이상에서는 10.6%에서는 10.6% 순으로 나타나 결국은 20대 이하에서 전체 74%가 넘는 구성을 보였다.

거주지별에서는 부산지역이 61.8%, 경남·경북지역이 17.1%, 서울·경기지역이 14.3%, 기타지역은 6.8%순으로 나타났다. 경남·경북지역은 창원, 마산, 대구, 양산, 김해, 울산, 경주, 울릉도, 경산으로 나타났으며, 서울·경기지역은 서울, 경기도, 인천, 부천으로 나타났다. 또한 기타지역은 순천, 광주, 대전, 해외(호주, 중국, 캐나다, 포틀랜드)로 나타났다.

2. 성별에 따른 해양스포츠 참여 실태

성별에 따른 이전 해양스포츠 경험유무는 <표 9>와 같다.

<표 12> 이전 해양스포츠 경험유무

		경험유무		전체	X ²
		경험유	경험무		
성별	남자	94 (24.4)	76 (19.7)	170 (44.2)	.289
	여자	113 (29.4)	102 (26.5)	215 (55.8)	
전체		207 (53.8)	178 (46.2)	385 (100.0)	

p>.05

이전 해양스포츠 경험유무에 대해 <표 9>에서 성별로 살펴보면 남자의

경우 ‘경험유’는 24.4%, ‘경험무’는 19.7로 나타났으며, 여자의 경우 ‘경험유’가 53.8%, ‘경험무’ 26.5로 나타났다.

전체적으로 이전 해양스포츠를 경험한 사람이 53.8%로 절반이상이 경험한 것으로 나타났다.

χ^2 값은 .289이며 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

성별에 따른 이전 해양스포츠 경험에 따른 체험 정도는 <표 10>과 같다.

<표 13> 이전 해양스포츠 경험에 따른 체험정도

		체험정도					전체	χ^2
		5번이상	4번	3번	2번	1번		
성별	남자	29 (12.7)	6 (2.6)	29 (12.7)	15 (6.6)	29 (12.7)	108 (47.4)	10.105*
	여자	21 (9.2)	9 (3.9)	26 (11.4)	36 (15.8)	28 (12.3)	120 (52.6)	
전체		50 (21.9)	15 (6.6)	55 (24.1)	51 (22.4)	57 (25.0)	228 (100.0)	

* : $p<.05$

이전 해양스포츠 경험에 따른 체험정도에 대해 <표 10>에서 성별로 살펴보면 남자의 경우 5번 이상, 3번, 1번이 12.7%로 나타났으며, 2번이 6.6%, 4번이 2.6%의 순으로 나타났으며, 여자의 경우 2번이 15.8%, 1번이 12.3%, 3번이 11.4%, 5번이상이 9.2%, 4번이 3.9%의 순으로 나타났다.

이전 해양스포츠 경험에 따른 체험정도를 전체적으로 살펴보면 1번이 25.0%, 3번이 24.1%, 2번이 22.4%, 5번이상이 21.9%, 4번이 6.6%순으로 나

타났으며, 전체적으로 고루 분포된 것으로 나타났다,

χ^2 값은 10.105로 유의한 것으로 나타났으며($p<.05$), 두 변수 간에 상호 관련성이 있는 것으로 나타났다.

성별에 따른 해양스포츠 직접 체험 종목 수는 <표 11>과 같다.

<표 14> 해양스포츠 직접 체험한 종목 수

	직접 체험한 종목 수					전체	χ^2
	5종목	4종목	3종목	2종목	1종목		
남자	5	16	41	41	59	162	14.456**
	(1.4)	(4.4)	(11.3)	(11.3)	(16.3)	(44.8)	
여자	2	24	34	33	107	200	
	(.6)	(6.6)	(9.4)	(9.1)	(29.6)	(55.2)	
전체	7	40	75	74	166	362	
	(1.9)	(11.0)	(20.7)	(20.4)	(45.9)	(100.0)	

** : $p<.01$

해양스포츠 직접 체험한 종목 수에 대해 <표 11>에서 성별로 살펴보면 남자의 경우 1종목은 16.3%, 2종목, 3종목은 11.3%, 4종목에서는 4.4%, 5종목은 1.4%의 순으로 나타났으며, 여자의 경우 1종목은 29.6%, 3종목은 9.4%, 2종목은 9.1%, 4종목은 6.6%, 1종목은 0.6%순으로 나타났다.

해양스포츠 직접 체험한 종목 수를 전체적으로 살펴보면 1종목은 45.9%, 3종목은 20.7%, 2종목은 20.4%, 4종목은 11.0%, 5종목은 1.9%의 순으로 나타났으며, 1종목이 절반정도의 수준으로 나타났다.

χ^2 값은 14.456으로 유의한 것으로 나타났으며($p<.01$), 두 변수 간에 상호 관련성이 있는 것으로 나타났다.

성별에 따른 해양스포츠 이용 요금은 <표 12>와 같다.

<표 15> 해양스포츠 이용 요금

	이용 요금					전체	χ^2
	매우 비싸다	조금 비싸다	적정 하다	저렴 하다	매우 저렴하다		
성별	남자	15 (3.9)	40 (10.5)	62 (16.3)	30 (7.9)	22 (5.8)	11.693*
	여자	17 (4.5)	58 (15.3)	91 (23.9)	37 (9.7)	8 (2.1)	
전체		32 (8.4)	98 (25.8)	153 (40.3)	67 (17.6)	30 (7.9)	380 (100.0)

* : $p < .05$

해양스포츠 이용 요금에 대해 <표 12>에서 성별로 살펴보면 남자의 경우 적정하다가 16.3%, 조금 비싸다가 10.5%, 저렴하다가 7.9%, 매우 저렴하다가 5.8%, 매우 비싸다가 3.9%의 순으로 나타났으며, 여자의 경우 적정하다가 23.9%, 조금 비싸다가 15.3%, 저렴하다가 17.6%, 매우 비싸다가 4.5%, 매우 저렴하다가 2.1%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 이용 요금에 대해 전체적으로 적정하다가 40.3%, 조금 비싸다가 25.8%, 저렴하다가 17.6%, 매우 비싸다가 8.4%, 매우 저렴하다가 7.9%의 순으로 나타났다.

χ^2 값은 11.693으로 유의한 것으로 나타났으며($p < .05$), 두 변수 간에 상호관련성이 있는 것으로 나타났다.

성별에 따른 해양스포츠 운영 프로그램은 <표 13>과 같다.

<표 16> 해양스포츠 운영 프로그램

		운영 프로그램					전체	χ^2
		매우 다양하다	다양하다	보통이다	부족하다	매우 부족하다		
성별	남자	26 (6.8)	59 (15.5)	72 (18.9)	10 (2.6)	2 (.5)	169 (44.5)	13.247**
	여자	11 (2.9)	73 (19.2)	106 (27.9)	20 (5.3)	1 (.3)	211 (55.5)	
전체		37 (9.7)	132 (34.7)	178 (46.8)	30 (7.9)	3 (.8)	380 (100.0)	

** : $p < .01$

해양스포츠 운영 프로그램에 대해 <표 13>에서 성별로 살펴보면 남자의 경우 보통이다가 18.9%, 다양하다가 15.5%, 매우 다양하다가 6.8%, 부족하다가 2.6%, 매우 부족하다가 0.5%의 순으로 나타났으며, 여자의 경우 보통이다가 27.9%, 다양하다가 19.2%, 부족하다가 5.3%, 매우 다양하다가 2.9%, 매우 부족하다가 0.3%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 운영 프로그램을 전체적으로 살펴보면 보통이다가 46.8%, 다양하다가 34.7%, 매우 다양하다가 9.7%, 부족하다가 7.9%, 매우 부족하다가 0.8%의 순으로 나타났으며, 보통이다 이상이 90%이상으로 대체적으로 운영 프로그램에 대해 만족하는 것으로 나타났다.

χ^2 값은 13.247로 유의한 것으로 나타났으며($p < .01$), 두 변수 간에 상호 관련성이 있는 것으로 나타났다.

성별에 따른 해양스포츠 체험 후 만족은 <표 14>와 같다.

<표 17> 해양스포츠 체험 후 만족

		체험 후 만족					전체	χ^2
		매우 만족	약간 만족	보통	불만족	매우 불만족		
성별	남자	78 (20.7)	50 (13.3)	36 (9.5)	1 (.3)	1 (.3)	166 (44.0)	1.449
	여자	96 (25.5)	61 (16.2)	48 (12.7)	4 (1.1)	2 (.5)	211 (56.0)	
전체		174 (46.2)	111 (29.4)	84 (22.3)	5 (1.3)	3 (.8)	377 (100.0)	

$p>.05$

해양스포츠 체험 후 만족에 대해 <표 14>에서 성별로 살펴보면 남자의 경우 매우만족이 20.7%, 약간 만족이 13.3%, 보통이 9.5%, 불만족과 매우 불만족은 0.3%의 순으로 나타났으며, 여자의 경우 매우 만족이 25.5%, 약간 만족이 16.2%, 보통이 12.7%, 불만족은 1.1%, 매우 불만족은 0.5%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 체험 후 만족을 전체적으로 살펴보면 매우 만족이 46.2%, 약간만족이 29.4%, 보통이 22.3%, 불만족은 1.3%, 매우 불만족이 0.8%의 순으로 나타났으며, 보통이다 이상이 90%이상으로 대체적으로 체험 후 만족에 대해 만족하는 것으로 나타났다.

χ^2 값은 1.449로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

성별에 따른 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점은 <표 15>와 같다.

<표 18> 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점(복수응답가능)

		이용 시 가장 중요한 점					전체	X ²
		다양한 종목운영	부대·편 의시설	안전관리	환경관리	기타		
성 별	남자	65	51	42	17	7	182	14.758**
		(15.5)	(12.2)	(10.0)	(4.1)	(1.7)	(43.4)	
	여자	50	75	77	31	4	237	
		(11.9)	(17.9)	(18.4)	(7.4)	(1.0)	(56.6)	
전체		115	126	119	48	11	419	
		(27.4)	(30.1)	(28.4)	(11.5)	(2.6)	(100.0)	

** : $p < .01$

해양스포츠 체험 후 만족에 대해 <표 15>에서 성별로 살펴보면 남자의 경우 다양한 종목운영이 15.5%, 부대·편의시설이 12.2%, 안전관리가 10.0%, 환경관리가 4.1%, 기타가 1.7%의 순으로 나타났으며, 여자의 경우 안전관리가 18.4%, 부대·편의 시설이 17.9%, 다양한 종목운영이 11.9%, 환경관리가 7.4%, 기타가 1.0%의 순으로 나타났다. 기타의 의견은 저렴한 가격, 주차시설 부족, 위치, 모래질이 좋지 않음, 레저시설이 미비함의 기타 의견으로 나타났다.

해양스포츠 체험 후 만족에 대해 전체적으로 살펴보면 부대·편의 시설이 30.1%. 안전관리가 28.4%, 다양한 종목운영이 27.4%, 환경관리 11.5%, 기타의견이 2.6%의 순으로 나타났다.

χ^2 값은 14.758로 유의한 것으로 나타났으며($p < .01$), 두 변수간에 상호관련성이 있는 것으로 나타났다.

성별에 따른 해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여 정도

는 <표 16>과 같다.

<표 19> 해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여 정도

해양관광도시로 발전 하는데 기여정도							X ²
	크게 기여한다	약간 기여한다	그저 그렇다	별로 기여하지 못한다	전혀 기여하지 못한다	전체	
남자	75 (19.8)	61 (16.1)	23 (6.1)	4 (1.1)	3 (.8)	166 (43.8)	5.700
여자	73 (19.3)	98 (25.9)	33 (8.7)	7 (1.8)	2 (.5)	213 (56.2)	
전체	148 (39.1)	159 (42.0)	56 (14.8)	11 (2.9)	5 (1.3)	379 (100.0)	

p>.05

해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여하는 정도에 대해 <표 16>에서 성별로 살펴보면 남자의 경우 크게 기여한다가 19.8%, 약간 기여한다가 16.1%, 그저 그렇다가 6.1%, 별로 기여하지 못한다가 1.1%, 전혀 기여하지 못한다가 0.8%의 순으로 나타났으며, 여자의 경우 약간 기여한다가 25.9%, 크게 기여한다가 39.1%, 그저 그렇다가 1.8%, 전혀 기여하지 못한다가 0.5%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여하는 정도에 대해 전체적으로 살펴보면 약간 기여한다가 42.0%, 크게 기여한다가 39.1%, 그저 그렇다가 14.8%, 별로 기여하지 못한다가 2.9%, 전혀 기여하지 못한다가 1.3의 순으로 나타났다. 기여하는 정도의 순으로 살펴보면 약간 기여한다가 이상이 80%이상으로 나타났다.

χ^2 값은 5.700으로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

성별에 따른 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도는 <표 17>과 같다.

<표 20> 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도

		해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도					전체	χ^2
		매우있다	조금있다	그저 그렇다	관심 없다	잘모르겠 다		
성별	남자	0	12	59	81	15	167	9.188
		(.0)	(3.2)	(15.6)	(21.4)	(4.0)	(44.2)	
	여자	2	31	72	81	25	211	
		(.5)	(8.2)	(19.0)	(21.4)	(6.6)	(55.8)	
전체		2	43	131	162	40	378	
		(.5)	(11.4)	(34.7)	(42.9)	(10.6)	(100.0)	

$p>.05$

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕자의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에 대해 <표 17>에서 성별로 살펴보면 남자의 경우 관심 없다가 21.4%, 그저 그렇다가 15.6%, 잘모르겠다가 4.0%, 조금있다가 3.2%의 순으로 나타났으며, 여자의 경우 관심없다가 21.4%, 그저 그렇다가 19.0%, 조금있다가 8.2%, 잘모르겠다가 6.6%, 매우있다가 0.5%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕자의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에 대해 전체적으로 살펴보면 관심없다가 42.9%, 그저그렇

다가 34.7%, 조금있다가 11.4%, 잘 모르겠다가 10.6%, 매우있다가 0.5%의 순으로 나타났다. 관심없다와 잘모르겠다가 50%이상을 차지하는 것으로 해양스포츠를 참여하는 사람들이 관심이 없는 것으로 나타났다.

χ^2 값은 9.188로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

3. 거주지별에 따른 해양스포츠 참여 실태

거주지별에 따른 이전 해양스포츠 경험유무는 <표 18>과 같다.

<표 21> 이전 해양스포츠 경험유무

	경험유무		전 체	χ^2
	경험유	경험무		
부산지역	128 (33.2)	110 (28.6)	238 (61.8)	4.855
거 경남·경북지역	31 (8.1)	35 (9.1)	66 (17.1)	
주 서울·경기지역	36 (9.4)	19 (4.9)	55 (14.3)	
지 기타지역	12 (3.1)	14 (3.6)	26 (6.8)	
전 체	207 (53.8)	178 (46.2)	385 (100.0)	

$p>.05$

이전 해양스포츠 경험유무에 대해 <표 18>에서 거주지별로 살펴보면 부산지역에서는 경험한 사람이 33.2%, 경험하지 못한 사람이 28.6%로 나타났으며, 경남·경북지역에서는 경험한 사람이 8.1%, 경험하지 못한 사람이 9.1%로 나타났다. 또한 서울·경기지역에서는 경험한 사람은 9.4%, 경험하

지 못한 사람은 4.9%로 나타났으며, 기타지역에서는 경험한 사람이 3.1%, 경험하지 못한 사람이 3.6%로 나타났다.

이전 해양스포츠 경험유무에 대해 전체적으로 살펴본 결과 경험한 사람과 경험하지 못한 사람이 거의 차이가 없는 것으로 나타났다.

χ^2 값은 4.855로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

거주지별에 따른 해양스포츠 경험에 따른 체험정도는 <표 19>와 같다.

<표 22> 해양스포츠 경험에 따른 체험정도

	체험정도					전체	χ^2
	5번이상	4번	3번	2번	1번		
부산지역	28 (12.3)	10 (4.4)	33 (14.5)	34 (14.9)	38 (16.7)	143 (62.7)	11.380
거 경남·경북지역	9 (3.9)	1 (.4)	11 (4.8)	7 (3.1)	9 (3.9)	37 (16.2)	
주 서울·경기지역	11 (4.8)	4 (1.8)	8 (3.5)	8 (3.5)	4 (1.8)	35 (15.4)	
기타지역	2 (.9)	0 (.0)	3 (1.3)	2 (.9)	6 (2.6)	13 (5.7)	
전체	50 (21.9)	15 (6.6)	55 (24.1)	51 (22.4)	57 (25.0)	228 (100.0)	

$p>.05$

해양스포츠 경험에 따른 체험정도에 대해 <표 19>에서 거주지별로 살펴보면 부산지역에는 1번이 16.7%, 2번이 14.9%, 3번이 14.5%, 5번이상이 12.3%, 4번이 4.4%의 순으로 나타났으며, 경남·경북지역은 3번이 4.8%, 1번과 5번이상이 3.9%, 2번이 3.1%, 4번이 0.4%의 순으로 나타났다. 서울·경기지역은 5번이상이 4.8%, 2번과 3번은 3.5%, 1번과 4번은 1.8%의 순으로

로 나타났으며, 기타지역은 1번이 2.6%, 3번이 1.3%, 2번과 5번이상
0.9%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 경험에 따른 체험정도에 대해 전체적으로 살펴보면 1번이
25.0%, 3번이 24.1%, 2번이 22.4%, 5번이상 21.9%, 4번이 6.6%의 순으로
전체적으로 비슷한 분포를 보이는 것으로 나타났다.

χ^2 값은 11.380으로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수간
에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

거주지별에 따른 해양스포츠 직접 체험 종목 수는 <표 20>과 같다.

<표 23> 해양스포츠 직접 체험 종목 수

	직접 체험 종목 수					전체	χ^2
	5종목	4종목	3종목	2종목	1종목		
부산지역	2 (.6)	27 (7.5)	54 (14.9)	49 (13.5)	92 (25.4)	224 (61.9)	23.219*
거 경남·경북지역	2 (.6)	10 (2.8)	13 (3.6)	10 (2.8)	27 (7.5)	62 (17.1)	
주 서울·경기지역	3 (.8)	2 (.6)	6 (1.7)	10 (2.8)	30 (8.3)	51 (14.1)	
지 기타지역	0 (.0)	1 (.3)	2 (.6)	5 (1.4)	17 (4.7)	25 (6.9)	
전체	7 (1.9)	40 (11.0)	75 (20.7)	74 (20.4)	166 (45.9)	362 (100.0)	

* : $p<.05$

해양스포츠 직접 체험 종목 수에 대해 <표 20>에서 거주지별로 살펴보
면 부산에서는 1종목은 25.4%, 3종목은 14.9%, 2종목, 4종목은 7.5%, 5종목
은 0.6%의 순으로 나타났으며, 경남·경북지역에서는 1종목은 7.5%, 3종목
은 3.6%, 2종목과 4종목은 2.8%, 5종목은 0.6%의 순으로 나타났다. 서울·
경기지역에서는 1종목은 8.3%, 2종목은 2.8%, 3종목은 1.7%, 5종목은

0.8%, 4종목은 0.6%의 순으로 나타났으며, 기타지역에서는 1종목이 4.7%, 2종목은 1.4%, 3종목이 0.6%, 4종목이 0.3%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 직접 체험 종목 수에 대해 전체적으로 살펴보면 1종목이 45.6%, 3종목은 20.7%, 2종목은 20.4%, 4종목은 11.0%, 5종목은 1.9%의 순으로 나타났다. 3종목이하가 80%이상인 것으로 나타났다.

χ^2 값은 23.219로 유의한 것으로 나타났으며($p<.05$), 두 변수 간에 상호 관련성이 있는 것으로 나타났다.

거주지별에 따른 해양스포츠 이용 요금은 <표 21>과 같다.

<표 24> 해양스포츠 이용 요금

	이용 요금					전체	χ^2
	매우 비싸다	조금 비싸다	적당 하다	저렴 하다	매우 저렴하다		
부산지역	21 (5.5)	75 (19.7)	98 (25.8)	28 (7.4)	15 (3.9)	237 (62.4)	35.604***
거 경남·경북지역	9 (2.4)	11 (2.9)	20 (5.3)	15 (3.9)	9 (2.4)	64 (16.8)	
주 서울·경기지역	1 (.3)	8 (2.1)	22 (5.8)	19 (5.0)	4 (1.1)	54 (14.2)	
지 기타지역	1 (.3)	4 (1.1)	13 (3.4)	5 (1.3)	2 (.5)	25 (6.6)	
전체	32 (8.4)	98 (25.8)	153 (40.3)	67 (17.6)	30 (7.9)	380 (100.0)	

*** : $p<.001$

해양스포츠 이용 요금에 대해 <표 21>에서 거주지별로 살펴보면 부산에서는 적당하다가 25.8%, 조금 비싸다가 19.7%, 저렴하다가 7.4%, 매우 비싸다가 5.5%, 매우 저렴하다가 3.9%의 순으로 나타났으며, 경남·경북지역에서는 적당하다가 5.3%, 저렴하다가 3.9%, 조금 비싸다가 2.9%, 매우 비

싸다와 매우 저렴하다가 2.4%의 순으로 나타났다. 서울·경기지역에서는 적정하다가 5.8%, 저렴하다가 5.0%, 조금 비싸다가 2.1%, 매우 저렴하다가 1.1%, 매우 비싸다가 0.3%의 순으로 나타났으며, 기타지역에서는 적정하다가 3.4%, 저렴하다가 1.3%, 조금 비싸다가 1.1%, 매우 저렴하다가 0.5%, 매우 비싸다가 0.3%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 이용 요금에 대해 전체적으로 살펴보면 적정하다가 40.3%, 조금 비싸다가 25.8%, 저렴하다가 17.6%, 비싸다가 8.4%, 매우 저렴하다가 7.9%의 순으로 나타났다. 이는 조금 비싸다와 매우 비싸다가 34.2%로 저렴하다와 매우 저렴하다는 25.5%보다 높은 것으로 나타났다.

χ^2 값은 35.604로 유의한 것으로 나타났으며($p < .001$), 두 변수 간에 상호 관련성이 있는 것으로 나타났다.

거주지별에 따른 해양스포츠 운영 프로그램은 <표 22>와 같다.

<표 25> 해양스포츠 운영 프로그램

	운영 프로그램					전체	χ^2
	매우 다양하다	다양 하다	보통 이다	부족 하다	매우 부족하다		
부산지역	26 (6.8)	83 (21.8)	109 (28.7)	16 (4.2)	2 (.5)	236 (62.1)	10.816
거 경남·경북지역	5 (1.3)	28 (7.4)	27 (7.1)	4 (1.1)	1 (.3)	65 (17.1)	
주 서울·경기지역	3 (.8)	15 (3.9)	28 (7.4)	8 (2.1)	0 (.0)	54 (14.2)	
기타지역	3 (.8)	6 (1.6)	14 (3.7)	2 (.5)	0 (.0)	25 (6.6)	
전체	37 (9.7)	132 (34.7)	178 (46.8)	30 (7.9)	3 (.8)	380 (100.0)	

$p > .05$

해양스포츠 운영 프로그램에 대해 <표 22>에서 거주지별로 살펴보면 부

산에서는 보통이다가 28.7%, 다양하다가 21.8%, 매우 다양하다가 6.8%, 부족하다가 4.2%, 매우 부족하다가 0.5%의 순으로 나타났으며, 경남·경북지역은 다양하다가 7.4%, 보통이다가 7.1%, 매우 다양하다가 1.3%, 부족하다가 1.1%, 매우 부족하다가 0.3%의 순으로 나타났다. 서울·경기지역에서는 보통이다가 7.4%, 다양하다가 3.9%, 부족하다가 2.1%, 매우 다양하다가 0.8%의 순으로 나타났으며, 기타지역은 보통이다가 3.7%, 다양하다가 1.6%, 매우 다양하다가 0.8%, 부족하다가 0.5%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 운영 프로그램에 대해 전체적으로 살펴보면 보통이다가 46.8%, 다양하다가 34.7%, 매우 다양하다가 9.7%, 부족하다가 7.9%, 매우 부족하다가 0.8%의 순으로 나타났으며, 다양하다와 매우다양하다는 44.4%로 매우 높은 것으로 나타났다.

χ^2 값은 10.816으로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

거주지별에 따른 해양스포츠 체험 후 만족은 <표 23>과 같다.

<표 26> 해양스포츠 체험 후 만족

	체험 후 만족					전체	χ^2
	매우 만족	약간 만족	보통	불만족	매우 불만족		
부산지역	100 (26.5)	69 (18.3)	57 (15.1)	3 (.8)	2 (.5)	231 (61.3)	11.386
거 경남·경북지역	38 (10.1)	17 (4.5)	7 (1.9)	2 (.5)	1 (.3)	65 (17.2)	
지 서울·경기지역	25 (6.6)	17 (4.5)	13 (3.4)	0 (.0)	0 (.0)	55 (14.6)	
기타지역	11 (2.9)	8 (2.1)	7 (1.9)	0 (.0)	0 (.0)	26 (6.9)	
전체	174 (46.2)	111 (29.4)	84 (22.3)	5 (1.3)	3 (.8)	377 (100.0)	

$p>.05$

해양스포츠 체험 후 만족에 대해 <표 23>에서 거주지별로 살펴보면 부

산에서는 매우 만족이 26.5%, 약간 만족이 18.3%, 보통이 15.1%, 불만족이 0.85, 매우 불만족이 0.5%의 순으로 나타났으며, 경남·경북지역에서는 매우 만족이 10.1%, 약간 만족이 4.5%, 보통이 1.9%, 불만족이 0.5%, 매우 불만족이 0.3%의 순으로 나타났다. 서울·경기지역은 매우 만족이 6.6%, 약간 만족이 4.5%, 보통이 3.4%의 순으로 나타났으며, 기타지역은 매우 만족이 2.9%, 약간 만족이 2.1%, 보통이 1.9%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 체험 후 만족에 대해 전체적으로 살펴보면 매우 만족이 46.2%, 약간 만족이 29.4%, 보통이 22.3%, 불만족이 1.3%, 매우 불만족이 0.8%의 순으로 나타났으며, 매우 만족과 약간 만족이 75.6%로 만족감이 높은 것으로 나타났다.

χ^2 값은 11.386으로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

거주지별에 따른 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점은 <표 24>와 같다.

<표 27> 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점

(복수응답가능)

	이용 시 가장 중요한 점					전체	χ^2
	다양한 종목 운영	부대· 편의시설	안전 관리	환경 관리	기타		
부산지역	69 (16.5)	77 (18.4)	85 (20.3)	28 (6.7)	4 (1.0)	263 (62.8)	26.091**
거 경남·경북지역	19 (4.5)	24 (5.7)	20 (4.8)	2 (.5)	3 (.7)	68 (16.2)	
지 서울·경기지역	21 (5.0)	13 (3.1)	10 (2.4)	11 (2.6)	3 (.7)	58 (13.8)	
기타지역	6 (1.4)	12 (2.9)	4 (1.0)	7 (1.7)	1 (.2)	30 (7.2)	
전체	115 (27.4)	126 (30.1)	119 (28.4)	48 (11.5)	11 (2.6)	419 (100.0)	

** : $p<.01$

해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점에 대해 <표 24>에서 거주지별로 살

펴보면 부산에서는 안전관리가 20.3%, 부대·편의시설이 18.4%, 다양한 종
목 운영이 16.5%, 환경관리가 6.7%, 기타가 1.0%의 순으로 나타났으며, 경
남·경북지역은 부대·편의시설이 5.7%, 안전관리가 4.8%, 다양한 종목 운
영이 4.5%, 기타가 0.7%, 환경관리가 0.5%의 순으로 나타났다. 서울·경기
지역에서는 다양한 종목운영이 5.0%, 부대·편의시설이 3.1%, 환경관리가
2.6%, 안전관리가 2.4%, 기타가 0.7%의 순으로 나타났으며, 기타지역에서
는 부대·편의시설이 2.9%, 환경관리는 1.7%, 다양한 종목운영은 1.4%, 안
전관리가 1.0%, 기타가 0.2%의 순으로 나타났다. 기타의 의견은 저렴한 가
격, 주차시설 부족, 위치, 모래질이 좋지 않음, 레저시설이 미비함의 기타의
견으로 나타났다.

해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점에 대해 전체적으로 살펴보면 부대·
편의 시설이 30.1%, 안전관리가 28.4%, 다양한 종목운영이 27.4%, 환경관
리가 11.5%, 기타가 0.2의 순으로 나타났다.

χ^2 값은 26.091로 유의한 것으로 나타났으며($p<.01$), 두 변수 간에 상호
관련성이 있는 것으로 나타났다.

거주지별에 따른 해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여
정도는 <표 25>와 같다.

<표 28> 해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여 정도

	해양관광도시로 발전 하는데 기여정도					전체	χ^2
	크게 기여한다	약간 기여한다	그저 그렇다	별로 기여하지 못한다	전혀 기여하지 못한다		
부산지역	93 (24.5)	95 (25.1)	35 (9.2)	7 (1.8)	4 (1.1)	234 (61.7)	6.905
거 경남·경북지역	30 (7.9)	25 (6.6)	8 (2.1)	3 (.8)	0 (.0)	66 (17.4)	
주 서울·경기지역	17 (4.5)	26 (6.9)	9 (2.4)	1 (.3)	1 (.3)	54 (14.2)	
기타지역	8 (2.1)	13 (3.4)	4 (1.1)	0 (.0)	0 (.0)	25 (6.6)	
전체	148 (39.1)	159 (42.0)	56 (14.8)	11 (2.9)	5 (1.3)	379 (100.0)	

p>.05

해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여 정도에 대해 <표 25>에서 거주지별로 살펴보면 부산지역에서는 크게 기여한다가 24.5%, 약간 기여한다가 25.1%, 그저 그렇다가 9.2%, 별로 기여하지 못한다가 1.8%, 전혀 기여하지 못한다가 1.1%의 순으로 나타났으며, 경남·경북지역에서는 크게 기여한다가 7.9%, 약간 기여한다가 6.6%, 그저 그렇다가 2.1%, 별로 기여하지 못한다가 0.8%의 순으로 나타났다. 서울·경기지역에서는 약간 기여한다가 6.9%, 크게 기여한다가 4.5%, 그저 그렇다가 2.4%, 별로 기여하지 못한다와 전혀 기여하지 못한다가 0.3%의 순으로 나타났으며, 기타지역에서는 약간 기여한다가 3.4%, 크게 기여한다가 2.1%, 그저 그렇다가 1.1%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여 정도에 대해 전체적으로 살펴보면 약간 기여한다가 42.0%, 크게 기여한다가 39.1%, 그저 그

렇다가 14.8%, 별로 기여하지 못한다가 2.9%, 전혀 기여하지 못한다가 1.3의 순으로 나타났으며, 크게 기여한다와 약간 기여한다가 81.1%로 대부분이 기여한다고 생각한다.

χ^2 값은 6.905로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

거주지별에 따른 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도는 <표 26>과 같다.

<표 29> 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도

		해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도					전체	χ^2
		매우 있다	조금 있다	그저 그렇다	관심 없다	잘 모르겠다		
거주지	부산지역	1 (.3)	26 (6.9)	93 (24.6)	87 (23.0)	26 (6.9)	233 (61.6)	19.754
	경남· 경북지역	0 (.0)	11 (2.9)	15 (4.0)	32 (8.5)	7 (1.9)	65 (17.2)	
	서울· 경기지역	1 (.3)	6 (1.6)	18 (4.8)	26 (6.9)	4 (1.1)	55 (14.6)	
	기타지역	0 (.0)	0 (.0)	5 (1.3)	17 (4.5)	3 (.8)	25 (6.6)	
	전체	2 (.5)	43 (11.4)	131 (34.7)	162 (42.9)	40 (10.6)	378 (100.0)	

$p>.05$

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에 대해 <표 26>에서 거주지별로 살펴보면 부산지역에서는 그저 그렇다가 24.6%, 관심 없다가 23.0%, 조금 있다와 잘 모르겠다가 6.9%, 매우 있다가 0.3%의 순으로 나타났으며, 경남·경북지역에서는 관심

없다가 8.5%, 그저 그렇다가 4.0%, 조금 있다가 2.9%, 잘 모르겠다가 1.9%의 순으로 나타났다. 서울·경기지역에서는 관심 없다가 6.9%, 그저 그렇다가 4.8%, 조금 있다가 1.6%, 잘 모르겠다가 1.1%, 매우 있다가 0.3%의 순으로 나타났으며, 기타지역에서는 관심 없다가 4.5%, 그저 그렇다가 1.3%, 잘 모르겠다가 0.8%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에 대해 전체적으로 살펴보면 관심 없다가 42.9%, 그저 그렇다가 34.7%, 조금 있다가 11.4%, 잘 모르겠다가 10.6%, 매우 있다가 0.5%의 순으로 나타났다.

χ^2 값은 19.754로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

4. 연령별에 따른 해양스포츠 참여 실태

연령별에 따른 이전 해양스포츠 경험유무는 <표 27>과 같다.

<표 30> 이전 해양스포츠 경험유무

		경험 유무		전체	χ^2
		경험유	경험무		
연령대	10대 이하	58 (15.1)	59 (15.3)	117 (30.4)	1.306
	20대	96 (24.9)	75 (19.5)	171 (44.4)	
	30대	30 (7.8)	26 (6.8)	56 (14.5)	
	40대 이상	23 (6.0)	18 (4.7)	41 (10.6)	
전체		207 (53.8)	178 (46.2)	385 (100.0)	

$p>.05$

이전 해양스포츠 경험유무에 대해 <표 27>에서 연령대별로 살펴보면 10대 이하는 경험무는 15.3%, 경험유는 15.1%의 순으로 나타났으며, 20대는 경험 유가 24.9%, 경험 무가 19.5%의 순으로 나타났다. 30대에서는 경험유가 7.8%, 경험 무가 6.8%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 경험 유가 6.0%, 경험 무가 4.7%의 순으로 나타났다.

이전 해양스포츠 경험유무에 대해 전체적으로 살펴보면 경험 유가 53.8%, 경험 무가 46.2%의 순으로 나타났으며, 전체적으로 비슷한 경향을 보이고 있다.

χ^2 값은 1.306으로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

연령별에 따른 해양스포츠 경험에 따른 체험정도는 <표 28>과 같다.

<표 31> 해양스포츠 경험에 따른 체험정도

		체험정도					전체	χ^2
		5번이상	4번	3번	2번	1번		
연령대	10대	14	3	15	11	19	62	12.599
	이하	(6.1)	(1.3)	(6.6)	(4.8)	(8.3)	(27.2)	
	20대	21	6	26	29	30	112	
		(9.2)	(2.6)	(11.4)	(12.7)	(13.2)	(49.1)	
	30대	9	5	6	7	4	31	
		(3.9)	(2.2)	(2.6)	(3.1)	(1.8)	(13.6)	
	40대	6	1	8	4	4	23	
	이상	(2.6)	(.4)	(3.5)	(1.8)	(1.8)	(10.1)	
	전체	50	15	55	51	57	228	
		(21.9)	(6.6)	(24.1)	(22.4)	(25.0)	(100.0)	

$p>.05$

해양스포츠 경험에 따른 체험정도에 대해 <표 28>에서 연령대별로 살펴

보면 10대 이하는 1번이 8.3%, 3번은 6.6%, 5번이상은 6.1%, 2번은 4.8%, 4번은 1.3의 순으로 나타났으며, 20대에서는 1번이 13.2%, 2번은 12.7%, 3번은 11.4%, 5번이상은 9.2%, 4번은 2.6%의 순으로 나타났다. 30대는 3.9%, 2번은 3.1%, 3번은 2.6%, 4번은 2.2%, 1번은 1.8%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 3번이 3.5%, 5번이상이 2.6%, 1번과 2번이 1.8%, 4번이 0.4%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 경험에 따른 체험정도에 대해 전체적으로 살펴보면 1번이 25.0%, 3번이 24.1%, 2번이 22.4%, 5번이상이 21.9%, 4번이 6.6%의 순으로 나타났다.

χ^2 값은 12.599로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

연령별에 따른 해양스포츠 직접 체험 종목 수는 <표 29>와 같다.

<표 32> 해양스포츠 직접 체험 종목 수

		체험 종목 수					전체	χ^2
		5종목	4종목	3종목	2종목	1종목		
연령대	10대이하	1	5	28	17	57	108	25.520*
		(.3)	(1.4)	(7.7)	(4.7)	(15.7)	(29.8)	
	20대	4	15	32	33	77	161	
		(1.1)	(4.1)	(8.8)	(9.1)	(21.3)	(44.5)	
	30대	1	10	11	13	18	53	
		(.3)	(2.8)	(3.0)	(3.6)	(5.0)	(14.6)	
	40대이상	1	10	4	11	14	40	
		(.3)	(2.8)	(1.1)	(3.0)	(3.9)	(11.0)	
	전체	7	40	75	74	166	362	
		(1.9)	(11.0)	(20.7)	(20.4)	(45.9)	(100.0)	

* : $p<.05$

해양스포츠 직접 체험 종목 수에 대해 <표 29>에서 연령대별로 살펴보면 10대 이하는 1종목이 15.7%, 3종목은 7.7%, 2종목은 4.7%, 4종목은 1.4%, 5종목은 0.3%의 순으로 나타났으며, 20대에서는 1종목은 21.3%, 2종목은 9.1%, 3종목은 8.8%, 4종목은 4.1%, 5종목은 1.1%의 순으로 나타났다. 30대는 1종목은 5.0%, 2종목은 3.6%, 3종목은 3.0%, 4종목은 2.8%, 5종목은 0.3%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 1종목 3.9%, 2종목 3.0%, 4종목은 2.8%, 3종목은 1.1%, 5종목은 0.3%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 직접 체험 종목 수에 대해 전체적으로 살펴보면 1종목이 45.6%, 3종목은 20.7%, 2종목은 20.4%, 4종목은 11.0%, 5종목은 1.9%의 순으로 나타났다. 3종목이하가 80%이상인 것으로 나타났다.

χ^2 값은 25.520으로 유의한 것으로 나타났으며($p<.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 있는 것으로 나타났다.

연령별에 따른 해양스포츠 이용 요금은 <표 30>과 같다.

<표 33> 해양스포츠 이용 요금

		이용 요금					χ^2
		매우 비싸다	조금 비싸다	적정 하다	저렴 하다	매우 저렴하다	
연 령 대	10대	16	27	44	21	6	22.093*
	이하	(4.2)	(7.1)	(11.6)	(5.5)	(1.6)	
	20대	13	43	62	35	17	
		(3.4)	(11.3)	(16.3)	(9.2)	(4.5)	
	30대	0	16	26	6	7	
		(.0)	(4.2)	(6.8)	(1.6)	(1.8)	
	40대	3	12	21	5	0	
	이상	(.8)	(3.2)	(5.5)	(1.3)	(.0)	
전체		32	98	153	67	30	380
		(8.4)	(25.8)	(40.3)	(17.6)	(7.9)	(100.0)

* : $p<.05$

해양스포츠 이용 요금에 대해 <표 30>에서 연령대별로 살펴보면 10대이하는 걱정하다가 11.6%, 조금 비싸다가 7.1%, 저렴하다가 5.5%, 매우 비싸다가 4.2%, 매우 저렴하다가 1.6%의 순으로 나타났으며, 20대에서는 걱정하다가 16.3%, 조금 비싸다가 11.3%, 저렴하다가 9.2%, 매우 저렴하다가 4.5%, 매우 비싸다가 3.4%의 순으로 나타났다. 30대는 걱정하다가 6.8%, 조금 비싸다가 4.2%, 매우 저렴하다가 1.8%, 저렴하다가 1.6%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 걱정하다가 5.5%, 조금 비싸다가 3.2%, 저렴하다가 1.3%, 매우 저렴하다가 0.8%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 이용 요금에 대해 전체적으로 살펴보면 걱정하다가 40.3%, 조금 비싸다가 25.8%, 저렴하다가 17.6%, 비싸다가 8.4%, 매우 저렴하다가 7.9%의 순으로 나타났다. 이는 조금 비싸다와 매우 비싸다가 34.2%로 저렴하다와 매우 저렴하다는 25.5%보다 높은 것으로 나타났다.

χ^2 값은 22.093으로 유의한 것으로 나타났으며($p < .05$), 두 변수 간에 상호관련성이 있는 것으로 나타났다.

연령별에 따른 해양스포츠 운영 프로그램은 <표 31>과 같다.

<표 34> 해양스포츠 운영 프로그램

	운영 프로그램					전체	χ^2
	매우 다양하다	다양 하다	보통 이다	부족 하다	매우 부족하다		
10대 이하	13 (3.4)	43 (11.3)	54 (14.2)	4 (1.1)	0 (.0)	114 (30.0)	34.750***
연령 대 20대	23 (6.1)	65 (17.1)	68 (17.9)	13 (3.4)	1 (.3)	170 (44.7)	
30대	1 (.3)	11 (2.9)	35 (9.2)	6 (1.6)	2 (.5)	55 (14.5)	
40대 이상	0 (.0)	13 (3.4)	21 (5.5)	7 (1.8)	0 (.0)	41 (10.8)	
전체	37 (9.7)	132 (34.7)	178 (46.8)	30 (7.9)	3 (.8)	380 (100.0)	

*** : $p < .001$

해양스포츠 운영 프로그램에 대해 <표 31>에서 연령대별로 살펴보면 10대 이하는 보통이다가 14.2%, 다양하다가 11.3%, 매우 다양하다가 3.4%, 부족하다가 1.1%의 순으로 나타났으며, 20대에서는 보통이다가 17.9%, 다양하다가 17.1%, 매우 다양하다가 6.1%, 부족하다가 3.4%, 매우 부족하다가 0.3%의 순으로 나타났다. 30대는 보통이다가 9.2%, 다양하다가 2.9%, 부족하다가 1.6%, 매우 부족하다가 0.5%, 매우 다양하다가 0.3%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 보통이다가 5.5%, 다양하다가 3.4%, 부족하다가 1.8%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 운영 프로그램에 대해 전체적으로 살펴보면 보통이다가 46.8%, 다양하다가 34.7%, 매우 다양하다가 9.7%, 부족하다가 7.9%, 매우 부족하다가 0.8%의 순으로 나타났으며, 다양하다와 매우다양하다는 44.4%로 매우 높은 것으로 나타났다.

χ^2 값은 34.750으로 유의한 것으로 나타났으며($p < .001$), 두 변수 간에 상호관련성이 있는 것으로 나타났다.

연령별에 따른 해양스포츠 체험 후 만족은 <표 32>와 같다.

<표 35> 해양스포츠 체험 후 만족

		체험 후 만족					전체	χ^2
		매우 만족	약간 만족	보통	불만족	매우 불만족		
연령대	10대이하	54 (14.3)	28 (7.4)	31 (8.2)	0 (.0)	1 (.3)	114 (30.2)	14.420
	20대	86 (22.8)	46 (12.2)	31 (8.2)	4 (1.1)	2 (.5)	169 (44.8)	
	30대	20 (5.3)	21 (5.6)	12 (3.2)	1 (.3)	0 (.0)	54 (14.3)	
	40대이상	14 (3.7)	16 (4.2)	10 (2.7)	0 (.0)	0 (.0)	40 (10.6)	
전체		174 (46.2)	111 (29.4)	84 (22.3)	5 (1.3)	3 (.8)	377 (100.0)	

$p > .05$

해양스포츠 체험 후 만족에 대해 <표 32>에서 연령대별로 살펴보면 10대 이하는 매우만족이 14.3%, 보통이 8.2%, 매우 만족이 14.3%, 매우 불만족이 0.3%의 순으로 나타났으며, 20대에서는 매우 만족이 22.8%, 약간 만족이 12.2%, 보통이 8.2%, 불만족이 1.1%, 매우 불만족이 0.5%의 순으로 나타났다. 30대는 약간 만족이 5.6%, 매우 만족이 5.3%, 보통이 3.2%, 불만족이 0.3%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 약간 만족이 4.2%, 매우 만족이 3.7%, 보통이 2.7%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 체험 후 만족에 대해 전체적으로 살펴보면 매우 만족이 46.2%, 약간 만족이 29.4%, 보통이 22.3%, 불만족이 1.3%, 매우 불만족이 0.8%의 순으로 나타났으며, 매우 만족과 약간 만족이 75.6%로 만족감이 높은 것으로 나타났다.

χ^2 값은 14.420으로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

연령별에 따른 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점은 <표 33>과 같다.

<표 36> 해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점 (복수 응답 가능)

	이용 시 가장 중요한 점					전체	χ^2
	다양한 종목운영	부대·편의 시설	안전 관리	환경 관리	기타		
연령 대	10대이하	35 (8.4)	40 (9.5)	37 (8.8)	13 (3.1)	3 (.7)	128 (30.5)
	20대	55 (13.1)	58 (13.8)	48 (11.5)	16 (3.8)	3 (.7)	180 (43.0)
	30대	13 (3.1)	14 (3.3)	17 (4.1)	12 (2.9)	3 (.7)	59 (14.1)
	40대이상	12 (2.9)	14 (3.3)	17 (4.1)	7 (1.7)	2 (.5)	52 (12.4)
	전체	115 (27.4)	126 (30.1)	119 (28.4)	48 (11.5)	11 (2.6)	419 (100.0)

$p>.05$

해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점에 대해 <표 33>에서 연령대별로 살펴보면 10대 이하는 부대·편의 시설이 9.5%, 안전관리가 8.8%, 다양한 종목 운영이 8.4%, 환경관리가 3.1%, 기타가 0.7%의 순으로 나타났으며, 20대에서는 부대·편의 시설에서 13.8%, 다양한 종목 운영이 13.1%, 안전관리 11.5%, 환경관리가 3.8%, 기타가 0.7%의 순으로 나타났다. 30대는 안전관리가 4.1%, 부대·편의 시설이 3.3%, 다양한 종목 운영이 3.1%, 환경관리가 2.9%, 기타가 0.7%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 안전관리가 4.1%, 부대·편의 시설이 3.3%, 다양한 종목 운영이 2.9%, 환경관리가 1.7%, 기타가 0.5%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점에 대해 전체적으로 살펴보면 부대·편의 시설이 30.1%, 안전관리가 28.4%, 다양한 종목운영이 27.4%, 환경관리가 11.5%, 기타가 0.2%의 순으로 나타났다.

χ^2 값은 11.260으로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

연령별에 따른 해양스포츠 유치 운영이 해양관광 도시로 발전하는데 기여 정도는 <표 34>와 같다.

<표 37> 해양스포츠 유치 운영이 해양관광 도시로 발전하는데 기여 정도

	해양관광도시로 발전 하는데 기여정도					전체	X ²
	크게 기여한다	약간 기여한다	그저 그렇다	별로 기여하지 못한다	전혀 기여하지 못한다		
10대	38	45	24	2	4	113	16.595
이하	(10.0)	(11.9)	(6.3)	(.5)	(1.1)	(29.8)	
연 20대	72	70	22	5	1	170	
령	(19.0)	(18.5)	(5.8)	(1.3)	(.3)	(44.9)	
대 30대	22	23	8	3	0	56	
	(5.8)	(6.1)	(2.1)	(.8)	(.0)	(14.8)	
40대	16	21	2	1	0	40	
이상	(4.2)	(5.5)	(.5)	(.3)	(.0)	(10.6)	
전체	148	159	56	11	5	379	
	(39.1)	(42.0)	(14.8)	(2.9)	(1.3)	(100.0)	

p>.05

해양스포츠 유치 운영이 해양관광 도시로 발전하는데 기여 정도에 대해 <표 34>에서 연령대별로 살펴보면 10대 이하는 약간 기여한다가 11.9%, 크게 기여한다가 10.0%, 그저 그렇다가 6.3%, 전혀 기여하지 못한다가 1.1%, 별로 기여하지 못한다가 0.5%의 순으로 나타났으며, 20대에서는 크게 기여한다가 19.0%, 약간 기여한다가 18.5%, 그저 그렇다가 5.8%, 별로 기여하지 않는다가 1.3%, 전혀 기여하지 못한다가 0.3%의 순으로 나타났다. 30대는 약간 기여한다가 6.1%, 크게 기여한다가 5.8%, 그저 그렇다가 2.1%, 별로 기여하지 못한다가 0.8%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 약간 기여한다가 5.5%, 크게 기여한다가 4.2%, 그저 그렇다가 0.5%, 별로 기여하지 못한다가 0.3%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 유치 운영이 해양관광 도시로 발전하는데 기여 정도에 대해 전체적으로 살펴보면 약간 기여한다가 42.0%, 크게 기여한다가 39.1%, 그

저 그렇다가 14.8%, 별로 기여하지 못한다가 2.9%, 전혀 기여하지 못한다가 1.3%의 순으로 나타났으며, 크게 기여한다와 약간 기여한다가 전체의 81.1%로 높게 기여되고 있는 것으로 나타났다.

χ^2 값은 16.595로 유의하지 않은 것으로 나타났으며($p>.05$), 두 변수 간에 상호관련성이 없는 것으로 나타났다.

연령별에 따른 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도는 <표 35>와 같다.

<표 38> 해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도

	해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도					전체	χ^2
	매우 있다	조금 있다	그저 그렇다	관심 없다	잘 모르겠다		
10대 이하	1 (0.3)	5 (1.3)	55 (14.6)	36 (9.5)	17 (4.5)	114 (30.2)	34.135***
연 20대	1 (0.3)	18 (4.8)	55 (14.6)	80 (21.2)	16 (4.2)	170 (45.0)	
대 30대	0 (0.0)	13 (3.4)	10 (2.6)	26 (6.9)	5 (1.3)	54 (14.3)	
40대 이상	0 (0.0)	7 (1.9)	11 (2.9)	20 (5.3)	2 (0.5)	40 (10.6)	
전체	2 (0.5)	43 (11.4)	131 (34.7)	162 (42.9)	40 (10.6)	378 (100.0)	

*** : $p<.001$

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에 대해 <표 35>에서 연령대별로 살펴보면 10대 이하는 그저

그렇다가 14.6%, 관심 없다가 9.5%, 잘 모르겠다가 4.5%, 조금 있다가 1.3%, 매우 있다가 0.3%의 순으로 나타났으며, 20대에서는 관심 없다가 21.2%, 그저 그렇다가 14.6%, 조금 있다가 4.8%, 잘 모르겠다가 4.2%, 매우 있다가 0.3%의 순으로 나타났다. 30대는 관심 없다가 6.9%, 조금 있다가 3.4%, 그저 그렇다 2.6%, 잘 모르겠다가 1.3%의 순으로 나타났으며, 40대 이상에서는 관심 없다가 5.3%, 그저 그렇다가 2.9%, 조금 있다가 1.9%, 잘 모르겠다가 0.5%의 순으로 나타났다.

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에 대해 관심 없다가 42.9%, 그저 그렇다가 34.7%, 조금 있다가 11.4%, 잘 모르겠다가 10.6%, 매우 있다가 0.5%의 순으로 나타났다.

χ^2 값은 34.135로 유의한 것으로 나타났으며($p < .001$), 두 변수 간에 상호 관련성이 있는 것으로 나타났다.



V. 논의

이 연구는 부산지역 K해수욕장을 찾은 사람들을 대상으로 해양스포츠 참여 실태를 분석하여 금후 해양체험관광 발전 방향을 모색하는데 있다.

이 연구의 목적을 달성하기 위하여 연구결과 분석을 중심으로 다음과 같이 논의하고자 한다.

1. 조사대상자의 인구사회학적 특성

연구대상자의 현황은 성별에서 여자가 남자보다 많이 참여한 것으로 나타났다. 이는 신경원(2003)의 해양스포츠 체험유무에서 성별에 따른 체험에서 남자가 많은 것으로 나타났으며, 이 연구의 결과와 다르게 나타났으며, 이는 시간이 지나면서 여자의 해양스포츠 참여가 증가하는 것으로 사료된다. 연령별에서 20대, 10대 이하, 30대, 40대 이상 순으로 나타났다. 전체적으로 20대 이하에서 전체 70%가 넘는 것으로 나타났다. 이는 신경원(2003)의 해양스포츠 체험유무에서 연령별에 따른 체험에서 30대가 가장 높은 것으로 나타났으며, 이는 이 연구의 결과와 다르게 나타났다. 이는 해양스포츠가 활성화됨으로써 연령대가 낮아지는 것으로 사료된다.

거주지별에서는 부산지역, 경남·경북지역, 서울·경기지역, 기타지역 순으로 나타났다. 이는 부산지역에서 이 연구를 실시하였으므로 부산지역이 가장 높은 것으로 나타났으며, 부산지역과 거리가 멀어질수록 타 지역의 참여도가 낮아지는 것으로 나타났다.

2. 성별에 따른 해양스포츠 참여 실태

이전 해양스포츠 경험유무에서 성별로 살펴보면 여자가 경험을 가장 많이 한 것으로 나타났다. 전체적으로 이전 해양스포츠를 경험한 사람이 50%를 넘는 것으로 나타났다.

이전 해양스포츠 경험에 따른 체험정도에서 성별로 살펴보면 남자가 '5번', '3번', '1번', 여자가 '2번'으로 높게 나타났다. 이전 경험에 따른 경험은 남자가 대체적으로 많은 경험을 한 것으로 나타났다.

이전 해양스포츠 경험에 따른 체험정도를 전체적으로 남녀모두가 '1번'이 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 직접 체험한 종목 수에서는 남녀모두 '1종목'이 가장 높은 것으로 나타났으며, 종목 수가 많아질수록 비율이 낮아지는 것으로 나타났다.

해양스포츠 이용 요금에서 남녀모두 '적정하다'가 가장 높은 것으로 나타났다. 이는 윤근수(2006)의 충남지역 해수욕장 방문객의 해양스포츠 인식과 선호도에 관한 연구에서 해양스포츠 참여에 관한 가격수준 요구 도는 남자가 2만원 이하수준까지가 전체의 23.2%로 가장 높게 나타났으며, 이는 부산지역 해수욕장의 해양스포츠 참여하는데 1종목당 1만 5천원 수준으로 '적정하다'의 연구의 결과와 유사하다. 그러나 여자의 경우는 1만원 수준까지가 가장 높은 것으로 이 연구의 '적정하다'와는 다른 결과로 나타났다. 이는 성별구성에서 남녀비율의 차이가 있어서 다른 결과가 나타난 것으로 사료된다.

해양스포츠 운영 프로그램에서 남녀모두 '보통이다'가 가장 높은 것으로 나타났으며, '보통이다' 이상이 90%가 넘으며 이는 대체적으로 운영 프로그램에 대해 만족하는 것으로 나타났다.

해양스포츠 체험 후 만족에서 남녀모두 ‘매우 만족’이 높은 것으로 나타났다. ‘보통이다’ 이상이 90%가 넘으며 이는 체험 후 만족에 대해 대체로 만족하는 것으로 나타났다. 이는 박철수(2003)의 목포권 해양스포츠 관광 개발에 관한 연구에서 체험 만족도에서 남녀모두 만족하는 것으로 나타나 본 연구의 결과와 유사한 결과이다.

해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점에서 남자는 ‘다양한 종목운영’, 여자는 ‘안전관리’가 가장 높게 나타났다.

해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여하는 정도에서 남자는 ‘크게 기여 한다’, 여자는 ‘약간 기여 한다’가 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕자의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에서 남녀모두 ‘관심 없다’가 높은 것으로 나타났다.

3. 거주지별에 따른 해양스포츠 참여 실태

이전 해양스포츠 경험유무에서 거주지별로 살펴보면 부산지역 ‘경험 유’가 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 경험에 따른 체험정도에서 부산지역 ‘1번’, 경남·경북지역은 ‘3번’, 서울·경기지역은 ‘5번 이상’, 기타지역은 ‘1번’으로 나타났다.

해양스포츠 직접 체험 종목 수에서 모든 지역에서 ‘1종목’이 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 이용 요금은 모든 지역에서 ‘적정하다’ 하다가 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 운영 프로그램은 부산지역, 서울·경기지역, 기타지역에서는

‘보통이다’, 경남·경북지역은 ‘다양하다’가 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 체험 후 만족에서는 모든 지역에서 ‘매우 만족’이 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점에서 부산지역은 ‘안전관리’, 경남·경북지역과 기타지역은 ‘부대·편의시설’, 서울·경기지역에서는 ‘다양한 종목운영’이 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 유치 운영이 해양 도시로 발전하는데 기여 정도에서 부산지역과 경남·경북지역은 ‘크게 기여 한다’, 서울·경기지역과 기타지역은 ‘약간 기여 한다’가 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에서 부산지역은 ‘그저 그렇다’, 경남·경북지역, 서울지역, 기타지역은 ‘관심 없다’가 가장 높은 것으로 나타났다.

4. 연령별에 따른 해양스포츠 참여 실태

이전 해양스포츠 경험유무에서 연령대별로 살펴보면 20대가 ‘경험 유’가 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 경험에 따른 체험정도는 10대 이하와 20대는 ‘1번’, 30대는 ‘2번’, 40대 이상에서는 ‘3번’이 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 직접 체험 종목 수에서 전체 연령대에서 ‘1종목’이 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 이용 요금에서 전체 연령대에서 ‘적정하다’가 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 운영 프로그램에서 전체 연령대에서 ‘보통이다’가 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 체험 후 만족에서 10대 이하와 20대는 ‘매우만족’, 30대와 40대 이상에서는 ‘약간 만족’이 높은 것으로 나타났다. 이는 박철수(2003)의 목포권 해양스포츠 관광 개발에 관한 연구에서 체험 만족도에서 남녀모두 만족하는 것으로 나타나 이연구의 결과와 유사한 결과이다.

해양스포츠 이용 시 가장 중요한 점에서 연령대별로 살펴보면 10대 이하와 20대는 ‘부대·편의 시설’, 30대와 40대 이상에서는 ‘안전관리’가 가장 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 유치 운영이 해양관광 도시로 발전하는데 기여 정도에서 10대 이하는 ‘약간 기여 한다’, 20대, 30대, 40대 이상에서 ‘크게 기여 한다’가 높은 것으로 나타났다.

해양스포츠 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도에서 10대 이하는 ‘그저 그렇다’, 20대, 30대와 40대 이상에서는 ‘관심 없다’가 가장 높은 것으로 나타났다.

부산지역을 방문하는 방문객들이 가장 선호하는 부산의 가보고 싶은 곳은 해운대해수욕장이라고 대답하였다(예명숙, 2006). 부산은 해수욕장을 빼놓고는 관광지를 말할 수 없다. 부산의 해양스포츠를 발전시키기 위해서는 해양 도시에 맞는 해양스포츠의 종목 선정과 특화된 명품 해수욕장으로서의 특화된 종목의 차별성이 필요할 것으로 사료된다. 특히 해양스포츠 전문가의 양성이 우선시 되어야겠다. 실 예로 부산광역시 에서는 해양스포츠 전문가 2명을 채용하여 해양스포츠의 다양한 프로그램과 해양스포츠 시책 발굴 등 필요인력을 보충하였다. 그리고 모 구청에서는 문화관광과 산하에 해양스포츠담당 부서가 신설될 예정에 있어 해양스포츠의 발전 방향에 많

은 노력을 기하고 있다. 또한 해양스포츠는 여름에만 즐길 수 있는 종목이 아니라 전천후 4계절 모두 즐길 수 있는 해양스포츠 종목 및 프로그램의 개발이 필요할 것으로 사료된다. 가족과 연인이 함께 즐길 수 있는 해양스포츠가 많이 부족하며, 테마형태의 해양스포츠 관광이 전무한 실태에 있는 현실에 보다는 해양스포츠의 발전이 필요할 것이다.



VI. 결론 및 제언

1. 결론

이 연구의 목적은 부산지역 도심에 위치한 K해수욕장을 중심으로 시민해양스포츠 참여 실태를 검토하여 향후 우리나라 해양관광 스포츠형인 해양스포츠프로그램 충실도를 높이는데 있다. 연구 기간은 2006년 12월~2007년 9월까지이다. 이 연구의 결론은 다음과 같다.

1. 조사대상자의 인구사회학적 특성

성별은 여자, 연령대는 20대, 지역은 부산이 가장 많이 참여하였다.

2. 성별에 따른 해양스포츠 참여 실태

이전 해양스포츠 경험유무는 '경험 유', 이용 요금은 '매우 적정(저렴)하다', 운영 프로그램은 '다양하다', 체험 후 만족은 '매우친절하고 안전하여 만족', 직접 체험한 종목 수는 '1종목'이었고, 해양스포츠 프로그램 운영으로 인한 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도는 '전혀 문제가 되지 않는다'가 남녀모두 높게 나타났다.

경험에 따른 체험정도에서 남자는 '5번 이상', 여자는 '2번', 이용 시 가장

중요하게 생각하는 측면은 남자는 ‘비영리공익단체에 의한 다양한 종목운영과 친절’, 여자는 ‘안전관리’, 해양스포츠가 해수욕장을 통한 해양관광 기지로 발전하는데 기여하는 정도는 남자는 ‘크게 기여 한다’, 여자는 ‘약간 기여 한다’가 높게 나타났다.

3. 거주지별에 따른 해양스포츠 참여 실태

이전 해양스포츠 경험유무에서 연령대별로 20대는 ‘경험 유’, 체험 후 만족은 10대 이하, 20대 ‘매우만족’, 30대, 40대 이상 ‘약간 만족’, 이용 시 가장 중요한 점은 10대 이하, 20대는 ‘부대·편의 시설’, 30대, 40대 이상은 ‘안전관리’, 해양관광 중심지로 발전하는데 해양스포츠가 기여하는 정도는 10대 이하, 30대, 40대 이상은 ‘약간 기여 한다’, 20대에서는 ‘크게 기여 한다’, 해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도는 10대 이하 ‘그저 그렇다’, 20대, 30대, 40대 이상 ‘전혀 문제가 없다’가 높게 나타났다

직접 체험 종목 수는 ‘1종목’, 이용 요금은 ‘적정(저렴)하다’, 운영 프로그램은 ‘다양하다’에서 모든 연령대에서 높게 나타났다.

4. 연령별에 따른 해양스포츠 참여 실태

이전 해양스포츠 경험유무에서 거주지별로 살펴보면 부산지역에서는 ‘경험 유’, 해양스포츠 경험에 따른 체험정도는 부산지역에는 ‘1번’, 경남·경북지역은 ‘3번’, 서울·경기지역은 ‘5번 이상’ 기타지역은 ‘1번’이 높게 나타났다.

직접 체험 종목 수는 ‘1종목’, 이용 요금은 ‘적정(저렴)하다’, 체험 후 만

족은 ‘매우만족’에서 모든 지역에서 높게 나타났다. 이는 전국 유일의 이 분야 생활체육단체로써 10여 년 간 쌓은 운영노하우를 비롯하여 해양스포츠 체험객에 대한 친절한 응대자세가 영향을 미친 것으로 사료된다.

운영 프로그램은 부산, 서울·경기지역, 기타지역은 ‘보통이다’, 경남·경북지역은 ‘다양하다’ 이용 시 가장 중요한 점은 부산에서는 ‘안전관리’, 경남·경북지역, 기타지역은 ‘부대·편의시설’, 서울·경기지역에서는 ‘다양한 종목운영’ 해양 도시로 발전하는데 기여 정도는 부산지역, 경남·경북지역에서는 ‘크게 기여 한다’, 서울·경기지역, 기타지역에서는 ‘약간 기여 한다’가 높게 나타났다.

해수욕장의 안전사고 및 물놀이를 하는데 지장 초래 정도는 부산지역에서는 ‘영향을 주지 않는다’, 경남·경북지역, 서울·경기지역, 기타지역은 ‘전혀 영향을 주지 않는다’가 높게 나타났다.

2. 제 언

우리나라에서는 수도권 일부 지역과 해안에 가까운 일부지역의 해수욕장을 제외하고는 해수욕장을 통한 해양스포츠 이용실태가 저조하다고 할 수 있다.

지삼엽 교수의 강원대학교 삼척캠퍼스 주관 해양수산부 ‘2007해양관광활성화를 위한 심포지엄’에서 발표한 연구 자료에 따르면, 남해안과 부산지역 그리고 강원도지역 일부 해수욕장 공유수면점사용 현황 및 실태파악에서 특히 강원도의 경우 해수면의 온도차이로 인한 개장기간의 단축과 즐길거리의 부재로 인한 해수욕장의 해양관광 기지화에 일부 우려되는 점이 있다고 지적하고 있다.

이러한 선행 연구를 중심으로 검토해보면 후속 연구에서 취급될 해양스포츠의 발전 방안에는 아래의 내용이 검토되어야 할 것이라고 사료 된다.

첫째, 서해안지역 각 해수욕장 해양스포츠 중심의 해양관광 활성화 방안이 모색되어야 할 것이다.

둘째, 제주도를 포함 전국 350여 해수욕장을 중심으로 해양스포츠를 통한 해양관광 활성화 방안이 모색되어야 할 것이다.



VII. 참고문헌

- 김도의(2001), 국민관광의 실태와 활성화 방안에 관한 연구. 한국여가레크레이션학회지, 제 22권, 19-29.
- 김성귀(1998), 해양관광 상품개발의 방향, 관광학 연구, 해양수산개발원, 22(2)
- 네이버백과사전(2007), www.naver.com.
- 명재신(2000), 해양관광지 개발에 관한 연구. 한양대학교 대학원 석사학위논문.
- 문화관광부(2003), 참여정부 국민체육 5개년 계획, 서울: 문화관광부.
- 박철수(2003), 목포권 해양스포츠 관광개발에 관한연구, 미간행 박사학위 논문, 전남대학교, 42.
- 부산광역시청 홈페이지(2007), 문화관광 해수욕장, <http://tour.busan.go.kr>.
- 부산광역시(2007), 부산광역시청 항만과 해수욕장 관련 자료.
- 신경원(2003), 해양체험관광을 위한 해양스포츠 활성화 방안. 부경대학교 교육대학원 석사학위 논문.
- 이한석(2005), 영국의 해변리조트, 전망(신생), 해양문고, 5-6.
- 이재빈(2004), 어항을 활용한 해양스포츠 활성화 방안에 관한 연구, 부경대학교 석사 학위논문, 12.
- 지삼엽(2003), 해양스포츠 대중화를 위한 사회적 환경요인 분석, 한국체육학회지, 46(4).
- 지삼엽(2006), 해양스포츠 자원론, 대경북스, 265.
- 지삼엽(2007a), 어민경제 외면하는 대변향 개발(칼럼), 부산일보(3.23, vol.30)
- 지삼엽(2007b), 월간 SEA&, 7월호, 한국형 세일크루저요트를 세계적 브랜드로, 부산일보 해양산업발전협의회.
- 지삼엽(2007c), 월간 SEA&, 8월호, 해양스포츠 전진기지 대거 확충돼야,

부산일보 해양산업발전협의회.
지삼업(2007d), 월간 SEA&, 9월호, 해수욕장을 완성도 높은 해양관광 기
지로 개발해야, 부산일보 해양산업발전협의회.
지삼업(2007e), 월간 SEA&, 10월호, 마리나 개발 및 경영에 관한 이해. 부
산일보 해양산업발전협의회.
주세열(2005), **인간적인 길(자크아탈리)**, 36.
CPR협의회(2002), CPR 소비자 프로파일 리서치, 서울: CPR협의회.
해양수산부(2003), **해양관광 진흥 기본계획(안)**, 78.
해양수산부(2006), **해수욕장 유형별관리·평가 모델개발연구**. 9-10.
Tim Goodhead, David Johnson(2005), **Coastal Recreation Management**.



<부 록>

설 문 지

안녕하십니까?

저는 부경대학교 체육학과 석사 과정에 재학 중인 이기청입니다.
먼저 바쁘신 시간 중에도 이 설문조사에 응해주신데 대하여 감사드립니다.

이 설문지는 부산광역시 광안리해수욕장을 방문하는 관광객들의 해양스포츠 참여 실태를 조사하고자 작성 하였습니다.

이 설문지는 익명으로 처리되기 때문에 누가 어떤 내용의 응답을 하였는지 파악할 수 없으며, 학문적 목적 이외에는 절대로 사용하지 않음을 밝힙니다.

이 설문지에 대한 응답에는 옳고 그름이 없습니다. 주어진 문항의 내용을 잘 살펴보시고 한 문항도 빠짐없이 솔직하게 대답하여 주시면 됩니다.

즐거운 시간이 되시길 바라며, 이 설문에 기꺼이 응답해 주신 귀하께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

1. 귀하의 성별은?

①남자 ②여자

2. 귀하의 거주지는 어디십니까?(예: 서울 , 부산)

3. 귀하의 연령대는 어떻게 되십니까?

① 10대이하 ②10대 ③20대 ④30대 ⑤40대 ⑥50대

4. 귀하께서는 이전에 해양스포츠를 체험해 보신 경험이 있습니까?

①예 ②아니요

4-1. ①번 답변의 경우 체험 정도는?

① 5번이상 ②4번 ③3번 ④2번 ⑤1번

5. 광안리 해양스포츠 운영 종목 중 귀하께서 직접 체험한 종목 수를 말씀해 주시기 바랍니다.

① 5번이상 ②4번 ③3번 ④2번 ⑤1번

(종목 기재 :

6. 귀하께서는 해양스포츠 이용 요금에 대해서 어떻게 생각하십니까?

① 매우 비싸다 ②조금 비싸다 ③적정하다 ④저렴하다 ⑤매우 저렴하다

7. 해수욕장의 해양스포츠 운영 프로그램 종목이 어느 정도라고 생각하십니까?

① 매우다양하다 ②다양하다 ③보통이다 ④부족하다 ⑤매우 부족하다

8. 귀하께서 해양스포츠를 체험 하신 후 어느 정도 만족을 느꼈습니까?

① 매우만족 ②약간 만족 ③보통 ④불만족 ⑤매우 불만족

9. 귀하께서는 해양스포츠 이용 시 다음 중 어느 점이 가장 중요하다고 생각하는지 말씀해 주시기 바랍니다. 다중응답가능

① 다양한 종목 운영 ②부대·편의시설(휴게실, 탈의실, 샤워실 등) ③안전관리(이용객 안전교육, 안전관리요원 배치, 인명구조 등) ④환경관리(해양오염, 쓰레기 배출, 소음 등) ⑤기타

10. 귀하께서는 해양스포츠 유치 운영이 지자체가 해양관광도시로 발전하는데 어느 정도 기여한다고 생각하십니까?

- ①크게 기여한다. ②약간 기여한다. ③그저 그렇다.
④별로 기여하지 못한다. ⑤전혀 기여하지 못한다.

11. 귀하께서는 해수욕장의 해양스포츠 운영으로 인하여, 해수욕객의 안전사고 및 물놀이를 하는데 어느 정도 지장을 초래하고 있다고 생각하십니까?

- ① 매우 있다. ②조금 있다. ③그저 그렇다. ④관련 없다. ⑤잘 모르겠다.

