View metadata, citation and similar papers at core.ac.uk

brought to you by CORE

creative commons

COMMONS DEED

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

dCollection

체육학석사 학위논문

마리나 개발 시 발생하는 갈등에 관한 연구
- 해양레저스포츠시설을 중심으로 -

A Study on Conflicts in Development of Marinas
- Focusing on Marine Leisure Sports Facilities -

지도교수 이 재 형

2020 년 2 월

한국해양대학교 해양과학기술전문대학원

해양관리기술학과 해양스포츠과학전공
김 남 규

본 논문을 김남규의 체육학석사 학위논문으로 인준함.

위원장 조 우 정 (인)

위 원 김 정 훈 (인)

위 원 이 재 형 (인)

2019년 11월 28일

한국해양대학교 해양과학기술전문대학원

Collection @ kmou

목 차

List of Tables ····· v
List of Figures ····· vii
Abstract ····· viii

1. 서 론
1.1 연구의 필요성 ····· 1
1.2 연구의 목적 ····· 4
1.3 연구문제 ····· 4
1.4 연구가설 ····· 5
1.5 연구의 제한점 ····· 6
1.6 용어의 정의 ····· 7
1.6.1 해양레저스포츠시설 ····· 7
1.6.2 마리나 개발지역 ····· 7
1.6.3 마리나 개발 이해집단 ····· 7
1.6.4 갈등유형 ····· 9
1.6.5 갈등원인 ····· 9

2. 이론적 배경
2.1 해양레저스포츠시설 ····· 11
2.1.1 마리나의 개념 ····· 11
2.1.2 국내 마리나 현황 ····· 12
2.1.3 국외 마리나 현황 ····· 14
2.1.4 마리나 개발 선행연구 ····· 16
2.1.5 마리나 개발 갈등 ····· 18

Collection @ kmou

2.1.6 마리나 개발 갈등 선행연구 ····· 22
2.2 갈등 ····· 24
2.2.1 갈등의 정의 ····· 24
2.2.2 갈등이론 ····· 25
2.2.3 갈등유형 ····· 26
2.2.4 갈등원인 ····· 27
2.2.5 갈등해결 ····· 30
2.2.6 개발 갈등 선행연구 ····· 31
2.2.7 어촌 갈등 선행연구 ····· 33

3. 연구방법
3.1 연구대상 ····· 34
3.1.1 설문조사 연구대상 ····· 34
3.1.2 델파이 분석 연구대상 ····· 36
3.2 연구절차 ····· 37
3.3 조사도구 ····· 39
3.3.1 설문조사 조사도구 ····· 39
3.3.2 델파이 분석 조사도구 ····· 43
3.4 자료처리 ····· 44

4. 연구결과
4.1 마리나 개발지역 주민들의 인구통계학적 특성 ····· 45
4.2 인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부 차이 ····· 47
4.2.1 이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부 차이 ····· 47
4.2.2 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부 차이 ·· 48
4.2.3 거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부 차이 ····· 48
4.3 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이 ···· 49
4.3.1 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이 ····· 49
4.3.2 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이 ·· 50

Collection @ kmou

4.3.3 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이 ····· 51
4.4 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이 ···· 51
4.4.1 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이 ····· 52
4.4.2 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이 ·· 53
4.4.3 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이 ····· 54
4.5 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형 차이 ····· 55
4.6 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인 차이 ····· 55
4.7 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향 ····· 56
4.8 가설검증 결과 ····· 57
4.9 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 및 갈등 해결방안의 추가의견 내용분석 ····· 59
4.9.1 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 추가의견 ···· 59
4.9.2 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안 추가의견 ·· 61
4.10 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안 ·· 63
4.10.1 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선 해결순위 ····· 63
4.10.2 델파이 분석을 통한 집단 이기주의 요인 해결방안 ····· 63
4.10.3 델파이 분석을 통한 개발과정 배제 요인 해결방안 ····· 64
4.10.4 델파이 분석을 통한 환경문제 요인 해결방안 ····· 64
4.10.5 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 해결방안 ·· 65

5. 논 의
5.1 인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부 ····· 67
5.2 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 ····· 69
5.3 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 ····· 71
5.3.1 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 ····· 71
5.3.2 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 ·· 72
5.3.3 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 ····· 74

Collection @ kmou

5.4 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형 ····· 75
5.5 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인 ····· 75
5.6 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향 ····· 76
5.7 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안 ···· 78
5.7.1 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선 해결순위 ····· 78
5.7.2 델파이 분석을 통한 집단 이기주의 요인 해결방안 ····· 78
5.7.3 델파이 분석을 통한 개발과정 배제 요인 해결방안 ····· 80
5.7.4 델파이 분석을 통한 환경문제 요인 해결방안 ····· 80

6. 결론 및 제언

6.1 결론 ····· 82
6.2 제언 ····· 85

참고문헌 ····· 86

부록 1 마리나 개발지역 주민대상 설문지 ····· 94
부록 2 델파이 분석용 1차 설문지 ····· 99
부록 3 델파이 분석용 2차 설문지 ····· 103

Collection @ kmou

List of Tables

Table 1 국가별 마리나 및 레저기구보유비중 현황 ····· 14
Table 2 마리나 개발 선행연구 ····· 17
Table 3 마리나 개발 갈등 선행연구 ····· 23
Table 4 개발 갈등 선행연구 ····· 32
Table 5 어촌 갈등 선행연구 ····· 33
Table 6 설문조사 연구대상의 일반적 특성 ····· 35
Table 7 델파이 분석 연구대상의 일반적 특성 ····· 36
Table 8 설문지 구성내용 ····· 39
Table 9 갈등원인에 대한 요인분석 및 신뢰도분석 결과 ····· 42
Table 10 인구통계학적 특성 ····· 46
Table 11 이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부 차이 ····· 47
Table 12 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부 차이 ·· 48
Table 13 거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부 차이 ····· 49
Table 14 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이 ····· 50
Table 15 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이 ·· 50
Table 16 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이 ····· 51
Table 17 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이 ····· 52
Table 18 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이 ·· 53
Table 19 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이 ····· 54
Table 20 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형 차이 ····· 55
Table 21 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인 차이 ····· 56
Table 22 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향 ····· 57
Table 23 가설검증 결과 ····· 58

Collection @ kmou

Table 24 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 추가의견 ····· 60
Table 25 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안 추가의견 ·· 62
Table 26 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위 ····· 63
Table 27 집단 이기주의 요인 해결방안 ····· 64
Table 28 개발과정 배제 요인 해결방안 ····· 64
Table 29 환경문제 요인 해결방안 ····· 65
Table 30 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 해결방안 ··· 66

Collection @ kmou

List of Figures

Fig. 1 국내 마리나 현황 ····· 13
Fig. 2 왜목마리나 조감도 ····· 19
Fig. 3 후포마리나 조감도 및 전경 ····· 20
Fig. 4 수영만 요트경기장 호텔 건립 갈등 ····· 21
Fig. 5 연구절차 체계도 ····· 37
Fig. 6 연구모형 ····· 38
Fig. 7 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 해결방안 ····· 65

Collection @ kmou

A Study on Conflicts in Development of Marinas
- Focusing on Marine Leisure Sports Facilities -

Kim, Nam Gyu

Division of Marine Sports Science
Department of Maritime Management Technology
Ocean Science and Technology School

Abstract

This study aims at suggesting possible resolutions for the conflicts of marina development process in Korea by analysing the types and causes perceived by the stakeholders to marinas and recommendations priotised by the marina experts. To this end, this study employed both survey and delphi methodologies.

The questionnaire survey was conducted on 380 people in five marina development areas in three regions, and 342 sheets among them were used as the final valid samples. The data analysies were done with Frequency, Chi-square test, t-test, One-way ANOVA, and Logistic Regression Analysis by using SPSS 22.0, and the additional opinions in the questionnaire sheets were processed with Contents Analysis. Delphi analysis was done through two-time investigations and researches on 12 marina-related experts, and the analysis of the collected data was processed with Kendall's W test for the prioritization.

Collection @ kmou

Accordingly, the results from current research are as follows.

There are the following results from the questionnaire survey.

First, there were differences in whether to agree with development of marina by demographic features. Specifically, in whether to agree with development of marina by stakeholder group, fishery groups objection was higher than that of ordinary residents and in weather to agree with development of marina by fishery type of fishery groups, ship owners objection was higher than that of aquaculture groups. In whether to agree with development of marina by region, the South Sea region objection was higher than that of the East Sea region.

Second, for types of conflicts in development of marina by demographic features, there were partial differences. Specifically, for types of conflicts in development of marina by stakeholder group, fishery groups showed higher interest conflict than ordinary residents.

Third, for causes of conflicts in development of marina by demographic features, there were partial differences. Specifically, for causes of conflicts in development of marina by stakeholder group, fishery groups were higher than ordinary residents in group selfishness and exclusion in development process, sub-factors. For causes of conflicts in development of marina by fisher types in fishery groups, ship owners were higher than aquaculture groups in group selfishness, exclusion in development process, and environmental problems, sub-factors. For causes of conflicts in development of marina by residential area, the South Sea region was higher than the East Sea region in one of sub-factors, exclusion of development process.

Fourth, there were no differences in types of conflicts by whether to agree with development of marina.

Fifth, there were differences of causes of conflicts by whether to agree with development of marina. Specifically, for all sub-factors of causes of conflicts in development of marina, the objecting groups were higher than the agreeing groups.

Sixth, interest groups, residental area, types of conflicts, and causes of

Collection @ kmou

conflicts affected partially whether to agree with development of marina. Specifically, interest group, residental area, group selfishness and exclusion in development process, sub-factors of causes of conflicts affected whether to agree with development of marina.

Seventh, additional opinions about causes of conflicts in development of marina by stakeholder group are specifically as follows: Fishery groups suggested economic damages, exclusion, and damages and losses of fishery tools while leisure service groups addressed noise pollution and traffic jam due to development of marina. Ordinary residents made their additional suggestions such as inconvenience of beaches, parking problems, and disputes among people due to rising land cost, and increasing traffic accidents due to traffic increases.

Eighth, additional opinions on conflicts resolutions in development of marina by stakeholder group are as follows: Fishery groups suggested classification of entry and leave time of ports, rewards, continuos observation on damages of fishery tools by marine police, organizing a council, educating environmental sensibility, and thorough control on dumping trashes, while leisure service groups suggested organizing a council, free parking lot for marina, reducing development scale, and co-existence by sharing nautical chart. Ordinary residents group suggested having a council, substantial benefit from development of marina, prohibition of use of beach, protections for the existing market zone, quarterly marine cleaning activities, and governmental control on rising cost of properties, and installing lots speed bumps around marina entry and exit and roads as their additional opinions.

Next, there are the resolutions of conflicts from the Delphi analysis as follows.

First, the priorities in solving conflicts by cause during development of marina, are firstly, factors of group selfishness, secondly, exclusion in development of marina, and thirdly, those of environmental problems.

Second, the priorities for solving group selfishness, one of sub-factors of causes of the conflicts are firstly, having a council, secondly, educating

Collection @ kmou

and supporting for improving people's recognition, thirdly, promoting the effects of marina development, and fourthly, appointing a mediator for disputes, and fifth, creating profits through organizing a cooperate.

Third, the priorities for solving exclusion issues in development, one of sub-factors of causes of the conflicts are firstly, providing information on project plans, secondly, participating in project plans, thirdly, introducing to marina development mediation council, and fourthly, supporting for locally required projects.

Fourth, the priorities for solving environmental problems, one of sub-factors of causes of the conflicts are firstly, building safety management system, secondly, building port management system, thirdly, reducing damages on fishery zones, and fourthly, pursuing environmental improvement projects, respectively.

KEY WORDS: Marina Development 마리나 개발; Regional Development Conflict 지역 개발 갈등; Conflict Type 갈등유형; Cause of Conflict 갈등원인; Conflict Resolution 갈등해결방안.

Collection @ kmou

제 1 장 서론

1.1 연구의 필요성

지구 표면의 70.8%를 차지하는 바다는 과거 해운과 수산의 역할을 수행하는 공간으로 이용되어 왔다. 그러나 오늘날 바다는 해운과 수산의 공간으로서의 역할을 넘어 여가활동의 공간이자 해양레저 활동의 장으로 활용되고 있다. 또한, 현대인의 소득수준 향상에 따른 라이프 스타일의 변화, 도로 및 교통시설의 발전으로 인한 전국의 1일 생활권화로 해양레저에 대한 관심과 수요는 지속적으로 증가하고 있다. 특히, 젊은 층을 중심으로 '인생은 한 번뿐이다.' 라는 뜻의 YOLO족이 늘어나고 있고(PMG지식엔진연구소, 2017), 이들로 하여금 바다를 즐기는 트렌드는 보는 바다에서 즐기는 바다로 변모하고 있다(윤학배, 2016).

이와 같이 라이프 스타일의 변화와 바다를 즐기는 트렌드의 변화로 인하여 해양레저에 대한 관심과 수요는 점차 증가하고 있다. 2017년 해양레저 관광객은 580만명을 기록하였고, 2023년에는 그 수가 1,000만명에 육박할 것으로 전망하고 있다(해양수산부, 2019b). 또한, 2017년 신규 조종면허취득자 수는 21,596명으로 전년 대비 30.7% 증가하였고, 동력수상레저기구 등록대수는 24,971척으로 10년간 약 6배 이상 증가한 것으로 나타났다. 신규 조종면허 취득자의 증가와 신규 레저선박의 수의 증대로 수상레저사업장 역시 매년 꾸준히 증가하는 것으로 나타나 해양레저에 대한 관심과 수요는 꾸준히 높아지는 것으로 사료된다(해양경찰, 2018).

이와 같이 해양레저에 대한 관심과 수요는 높아지고 있으나, 국내 해양레저 산업은 매우 어려운 상황에 처해있는 것이 현실이다. 가장 큰 이유로는 해양레저에 대한 관심과 욕구를 충족할 수 있는 공간 및 시설의 하나인 마리나의 부

Collection @ kmou

족함을 꼽을 수 있을 것이다(이민규 등, 2012).

마리나란 이탈리아어로 '작은 항구' 라는 뜻과 라틴어로는 '해변의 산책길' 이라는 뜻에서 유래 되었다(Kuroyanagi, 1999). 과거의 마리나는 마리나선박의 계류시설로 그 의미가 한정되었으나, 최근에는 마리나 선박을 계류·보관하기 위한 수역시설, 레저를 즐기기 위한 숙박시설, 레스토랑 등 해양 관련 파생산업을 발전시키는 가장 중요한 기반시설이자 해양레저 활동을 즐길 수 있는 복합 레저 문화공간으로 통칭된다(해양수산부, 2015). 이에 정부에서는 2009년 '마리나 항만 조성 및 관리 등에 관한 법률' 을 제정 공포하였고, 2010년 '제1차 (2010~2019) 마리나 항만 기본계획' 을 고시하였다(국토해양부, 2010). 또한, 2015년 해양신산업 육성과 일자리 창출을 위한 '마리나 산업 전략적 육성대책' 을 내어놓는 등 마리나 시설 확충과 마리나 산업 발전에 많은 노력을 기울이고 있다(해양수산부, 2015). 그러나 정부의 이와 같은 노력에도 불구하고 국내 마리나 개발과정에서는 막대한 예산, 지역 주민들의 부정적 인식, 이해집단 간 갈등, 어항 이외의 개발 지역 발굴 등 많은 장애요소가 산재하고 있다. 이 중 가장 큰 장애요소는 이해집단 간 발생하는 갈등일 것이다.

갈등은 심리적 대립감과 행동을 내포하는 동기적 과정으로서 둘 이상의 개인 또는 집단 간 목표, 가치, 인지 등의 차이가 존재할 때 일어나는 대립적 상호작용이다(Dirks & Ferrin, 2002). 선진국의 마리나 개발 계획은 늪지나 습지를 이용하여 개발하고, 부동산의 도시개발 개념으로 계획하기 때문에 개발과정에서 갈등이 발생하는 경우가 매우 적다. 그러나 우리나라의 경우 해안선 부근의 육지 면적이 좁아 대부분의 마리나 개발지역은 기존 어민이 정주하고 있는 소규모 어항 및 지방·국가 어항을 기반으로 개발되는 경우가 빈번하다. 이 경우 개발과정에서 다수의 어민이 공존하고 있는 이해집단 간의 갈등이 많이 발생한다. 특히, 어항을 삶의 터전으로 정주하고 있는 어촌에서는 어민들이 계를 조직하여 만든 '어촌계' 와의 갈등이 가장 빈번하며, 그들이 개발의 가장 큰 장애요소로 꼽힌다.

어촌계란 1962년 수산업협동조합법 제정 이후 전국적으로 통일되어 사용된 용어로서 소득수준이 열악한 어업인의 소득증대, 어촌조직의 활성화를 효율적

Collection @ kmou

으로 이루기 위해 전국 연안에 자생적 조직을 어업인공동체를 기반으로 법적제도화 한 것이다(옥영수, 2004). 또한, 어장의 공동이용을 기반으로 공동생산, 공동출하, 어업공동시설의 관리 또는 어업권관리가 주목적인 조직이다(채동렬 등, 2010). 이와 같은 어촌계는 마리나 개발은 물론 기타 사업을 위한 개발 계획 시 환경영향평가를 기반으로 어업손실이라는 명목아래 막대한 금전적인 보상을 요구해 개발주체와의 갈등을 조장하고, 개발과정에 많은 어려움을 발생시킨다. 이에 개발주체에서는 용이한 개발을 위해 어촌계의 요구(보상)를 대부분 들어주어 개발과정에 많은 예산을 사용하는 경우가 빈번하다. 이와 같은 일방향의 보상은 해양레저 발전의 가장 큰 걸림돌로 작용하므로 기존 일방향의 보상이 아닌 개발주체와 어촌계와의 상생 가능한 대안 마련이 시급히 요청된다.

현재 마리나 개발과 관련된 연구(김성귀, 2009; 김성귀와 홍장원, 2006; 김창완, 2011; 김홍섭, 2013; 박규태, 2012; 서종렬, 2018; 송병화, 2010; 이재형, 2012; 이형하, 2013)와 마리나 개발 갈등과 관련된 연구(강명구, 2013; 박상우 등, 2014; 박재덕, 2013; 서동환과 강명구, 2016; 서동환과 김우성, 2010; 장재용, 2013)등이 다양하게 이루어져 왔다. 그러나 일반적인 마리나 개발과 관련된 연구들을 마리나 개발 시 이해집단 간에 발생되는 갈등해결에 적용하기란 어려움이 따른다. 그리고 마리나 개발 갈등과 관련된 선행연구의 경우 대부분 특정지역의 마리나를 대상으로 연구가 진행되어 일반화하기는 어렵고, 명확한 갈등해결방안 역시 부족하였다.

마리나 개발이 아닌 일반 개발 갈등과 관련된 연구(강영국, 2010; 김민곤 등, 2016; 박기관, 2016; 박지훈, 2007; 양희원, 2017; 이명구, 2011; 이현주, 2005)는 대다수 육상개발에 국한된 연구가 이루어졌다. 이들의 연구에서 마리나 개발의 경우 개발 지역의 지역적 특성, 환경적 특성, 어촌의 특징적인 문화, 이해집단 간 발생 가능한 갈등 등이 일반 육상시설 개발과는 상당한 차이가 있음을 고려하였을 때, 이와 같은 연구를 마리나 개발에 통합적으로 적용하기란 매우 어려울 것으로 판단된다.

Collection @ kmou

이에 본 연구는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인에 따른 해결방안을 도출하여 향후 마리나 계획 및 개발 시 발생하는 갈등문제 해결에 활용하고, 더 나아가 해양레저 인프라 확충과 해양레저관광산업 활성화를 도모하기 위해서는 반드시 필요한 연구로 판단되어 본 연구의 필요성을 제기해 본다.

1.2 연구목적

본 연구의 목적은 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형과 갈등원인에 대한 분석을 토대로 해결방안을 제시함으로서 정부가 추진하는 마리나 개발을 촉진하고, 해양레저 관광산업의 활성화와 스포츠사회학의 하위내용의 하나인 갈등문제에 관한 해결책을 제시하여 학문적 발전에 기여할 수 있는 기초자료를 제공하는 것에 그 목적이 있다.

1.3 연구문제

본 연구는 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형과 갈등원인에 대한 분석을 토대로 해결방안을 도출하는 연구로서 주요 연구문제는 다음과 같다.

첫째, 인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부 성향을 알아본다.

둘째, 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형을 알아본다.

셋째, 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인을 알아본다.

넷째, 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형과 갈등원인을 알아본다.

다섯째, 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향을 알아본다.

여섯째, 마리나 개발지역 주민들이 생각하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인과 해결방안을 알아본다.

일곱째, 전문가들이 인지하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안을 알아본다.

Collection @ kmou

1.4 연구가설

마리나 개발 시 발생하는 갈등유형과 갈등원인의 분석을 위한 본 연구의 가설은 다음과 같다.

가설 1. 인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부는 차이가 있을 것이다.

1-1. 이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.

1-2. 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.

1-3. 거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부는 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.

가설 2. 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 차이가 있을 것이다.

2-1. 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.

2-2. 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.

2-3. 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.

가설 3. 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 차이가 있을 것이다.

3-1. 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 더 높게 나타날 것이다.

Collection @ kmou

3-2. 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 더 높게 나타날 것이다.

3-3. 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 더 높게 나타날 것이다.

가설 4. 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형은 차이가 있을 것이다.

가설 5. 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인은 차이가 있을 것이다.

가설 6. 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인은 마리나 개발 찬·반 여부에 영향을 미칠 것이다.

1.5. 연구의 제한점

본 연구는 다음과 같은 연구의 제한점을 가진다.

첫째, 본 연구는 서해안권 마리나(전곡마리나, 왜목마리나), 동해안권 마리나(후포마리나), 남해안권 마리나(수영만 요트경기장, 명동마리나)로 조사 범위를 한정하였다.

둘째, 마리나 개발 시 발생하는 갈등의 이해집단을 어업종사자, 레저업종사자, 일반주민으로 집단을 한정하였다.

Collection @ kmou

1.6 용어의 정의

1.6.1 해양레저스포츠시설

해양레저스포츠시설은 강과 바다에서 동력과 무동력의 장비를 이용하여 이루어지는 경쟁적, 취미적 혹은 체계적, 비체계적인 스포츠형 해양스포츠와 레저형 해양스포츠 활동을 모두 포괄하는 개념의 시설(지삼업, 1996)로서 본 연구에서는 마리나를 말한다.

1.6.2 마리나 개발지역

마리나는 종합적인 해양관광 레저 활동을 즐기는 각종 시설(요트 클럽하우스, 레스토랑, 숙박, 쇼핑몰 등)이 포함되는 복합 레저문화 공간이다(해양수산부, 2015). 본 연구에서의 마리나 개발지역은 현재 운영 중이거나, 개발 또는 개발 예정에 있는 경기도 화성시 서신면의 전곡마리나, 충청남도 당진시 석문면의 왜목마리나, 경상북도 울진군 후포면의 후포마리나, 부산광역시 해운대구 우동의 수영만 요트경기장, 경상남도 창원시 진해구 명동의 명동마리나를 말한다. 또한, 5개소의 마리나를 서해안권(전곡마리나, 왜목마리나), 동해안권(후포마리나), 남해안권(수영만 요트경기장, 명동마리나) 3개 권역으로 구분하여 마리나 개발지역이라 말한다.

1.6.3 마리나 개발 이해집단

이해집단은 특정 조직의 행위에 의해 영향을 받거나, 그 조직의 행위에 이해관계를 가지고 있는 집단으로서 조직의 목적과 활동에 영향을 주고, 그 결과에 영향을 받는 집단이다(Bryson & Crosby, 1992; Freeman, 1984; Gray, 1989; Mitchell, 1997; Sautter & Leisen, 1999; 박재덕, 2013; 신용석과 이태희, 2005).

본 연구에서의 마리나 개발 이해집단은 마리나 개발지역(서해안권 : 충청남도 당진시 석문면, 경기도 화성시 서신면, 동해안권 : 경상북도 울진군 후포면, 남해안권 : 경상남도 창원시 명동, 부산광역시 해운대구 우동)에 거주하는 지역주민들 중 종사분

Collection @ kmou

야에 따라 어업종사자, 레저업종사자, 일반주민 3개의 집단으로 분류한 것을 말한다.

1) 어업종사자

본 연구에서의 어업종사자는 마리나 개발지역에 거주하며, 해당지역에서 사업을 목적으로 조업, 양식업, 수산가공업, 나잠업 등에 참여하는 사람을 어업종사자로 말한다. 어업종사자 내에서도 어촌계 가입여부에 따라 어촌계원과 비 어촌계원으로 구분한다.

(1) 어촌계원

마리나 개발 이해집단의 어업종사자에 해당하는 사람들 중 수산업협동조합법에 의해 어업인의 소득증대, 어촌조직의 활성화를 효율적으로 이루기 위해 어업인 공동체를 기반으로 법적 제도화한 어촌계(옥영수, 2004)에 가입된 사람들을 말한다.

(2) 비 어촌계원

마리나 개발 이해집단의 어업종사자에 해당하는 사람들 중 수산업협동조합법에 의해 어업인의 소득증대, 어촌조직의 활성화를 효율적으로 이루기 위해 어업인 공동체를 기반으로 법적 제도화한 어촌계(옥영수, 2004)에 가입되지 않은 사람들을 말한다.

2) 레저업종사자

본 연구에서의 레저업종사자는 마리나 개발지역에 거주하며, 해당지역에서 사업을 목적으로 요트업, 낚시업, 스쿠버업 등에 종사하는 사람을 레저업종사자로 말한다.

3) 일반주민

본 연구에서의 일반주민은 마리나 개발지역에 거주하며, 어업종사자와 레저업종사자에 해당되지 않는 사람들을 일반주민이라 말한다.

Collection @ kmou

1.6.4 갈등유형

갈등유형은 갈등의 형태에 따라 동일한 성질이나 특징이 공통적으로 나타나는 것이다. 갈등유형은 대체적으로 가치갈등, 구조적 갈등, 사실관계 갈등, 이해관계 갈등, 이익갈등 등으로 나타난다(최병학 등, 2014).

본 연구의 갈등유형은 선행연구(양희원, 2017; 윤종설, 2012; 이명구, 2011)의 갈등유형에 기인하여 이익갈등과 가치갈등으로 나타낸다.

1) 이익갈등

이익갈등은 경제적 이익과 관련된 갈등으로서 집단 간 사적인 이익과 경제적 배분문제로 발생되는 갈등이다(윤종설, 2012). 본 연구에서의 이익갈등은 마리나 개발 시 보상의견 불일치, 개발계획갈등 등으로 나타나는 갈등을 말한다.

2) 가치갈등

가치갈등은 서로 간에 양보할 수 없는 가치를 앞세우며, 사회구성원들의 가치관 차이에서 발생되는 갈등이다(윤종설, 2012). 본 연구에서의 가치갈등은 마리나 개발 시 개발·보존 문제, 환경·가치규제 문제 등으로 나타나는 갈등을 말한다.

1.6.5 갈등원인

갈등은 개인, 집단, 조직 및 국가 간의 상호의존 관계에 따른 차이에 의해 발생하며, 이와 같은 차이를 발생시키는 요인을 갈등원인이라 한다.

갈등원인은 개인의 심리적 대립부터 다양한 갈등으로 표출되는 물리적 행사까지 갈등과정에 전반적인 영향을 미치고 있다. 선행연구에 따르면 갈등의 원인은 목표의 차이, 지각의 차이, 역할의 불일치, 의사소통 장애, 자원의 희소성, 상호의존성, 보상 등 다양하게 논의되고 있다(양희원, 2017).

본 연구의 갈등원인은 선행연구(김기택, 2000; 김도희, 2001; 김성경, 2015; 김

Collection @ kmou

주연, 2009; 양희원, 2017; 이명구, 2011)의 갈등원인에 기인하여 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인 3가지 요인으로 구분하였다.

1) 집단 이기주의 요인

특정집단이 자기집단의 이익만을 고집할 경우 유발될 수 있는 갈등으로서 어촌·어항에 정주하는 어업종사자들을 포함한 이해집단들이 공공재를 본인들만의 전유물이라 생각하는 잘못된 인식에서 비롯된 갈등을 본 연구에서는 집단 이기주의 요인이라 말한다.

2) 개발과정 배제 요인

개발과정에서 이해집단의 참여를 배제한 비민주적이고 투명성이 결여된 절차는 갈등으로 이어질 수 있고, 정보의 왜곡 또는 미약한 정보공개로 인한 정보의 비대칭성 역시 갈등을 유발할 수 있다(이명구, 2011). 마리나 개발 과정에서 비 공정한 계획수립절차, 개발정보 미공유 등으로 인해 비롯된 갈등을 본 연구에서는 개발과정 배제 요인이라 말한다.

3) 환경문제 요인

개발에 따른 기존환경의 변화는 이해집단 간 갈등을 유발할 수 있다. 마리나 개발로 인한 해양쓰레기 증가, 입·출항의 불편함, 안전사고 위험 증대 등으로 인해 비롯된 갈등을 본 연구에서는 환경문제 요인이라 말한다.

Collection @ kmou

제 2 장 이론적 배경

2.1 해양레저스포츠시설

해양레저스포츠시설은 강과 바다에서 동력과 무동력의 장비를 이용하여 이루어지는 경쟁적, 취미적 혹은 체계적, 비체계적인 스포츠형 해양스포츠와 레저형 해양스포츠 활동을 모두 포괄하는 개념의 시설(지삼업, 1996)로서 본 연구에서는 마리나에 대한 이론적 배경을 제시하고자 한다.

2.1.1 마리나의 개념

마리나의 어원은 '해변의 산책길' 이라는 라틴어에서 유래되었으며, 이탈리아에서는 '작은 항구' 라는 뜻으로 쓰인다(Kuroyanagi, 1999). 이와 같은 마리나는 국가별 해양레저산업의 발전 정도에 따라 보는 관점이 다르게 나타나고 있다. 해양레저산업 도입 초기 국가에서 마리나는 마리나선박의 계류 시설로 의미가 한정되어지고, 해양레저 선진국의 경우 레저·관광·숙박·레스토랑 등 각종 서비스시설을 갖춘 종합리조트의 형태로 받아들여진다(해양수산부, 2015). 이에 ICOMIA(International Council of Marine Industry Association)는 요트하버와 마리나의 구분을 강조하고 있다. 요트하버는 단순 요트 계류를 위해 설계된 항구를 뜻하며, 마리나는 상업시설과 주거·관광 기능이 포함된 워터프론트(waterfront)를 뜻한다는 견해를 밝히고 있다.

이를 종합하여 해양수산부(2015)는 마리나를 해양 관련 파생산업을 발전시키는 견인차 역할을 하는 가장 중요한 기반시설이자, 해양관광산업의 핵심시설로서 종합적인 해양관광레저 활동을 즐기는 각종시설(요트 클럽하우스, 레스토랑, 숙박, 쇼핑몰 등)이 제공되는 복합 레저문화 공간으로 말하고 있다.

즉, 마리나는 해양레저 활성화 및 발전에 가장 중요한 역할을 수행하고, 해양레저에 대한 중요성이 높아지는 현 시기에 가장 필수적인 시설이라 할 수 있다.

Collection @ kmou

2.1.2 국내 마리나 현황

해양수산부(2019a)에서 발표한 전국 마리나 항만 현황에 따르면 현재 국내에서 운영 중인 마리나는 총 34개소로서 약 2,355선석의 선박을 계선할 수 있다.

권역별로는 수도권 4개소, 충청권 3개소, 전남권 5개소, 경남권 5개소, 부울권 3개소, 경북권 4개소, 강원권 3개소, 제주권 8개소의 크고 작은 마리나가 운영 중에 있다. 그러나 위에 나타난 마리나 중 대부분은 복합 레저문화 공간으로서의 마리나의 역할을 수행하는 시설이 아닌 단순 요트 계류를 위한 요트 하버의 성격이 강하다. 이에 해양수산부에서는 국제수준의 종합서비스를 갖춘 마리나 항만건설을 위해 2013년부터 거점형 마리나 조성을 추진하고 있다. 이에 현재 11개소의 마리나가 추가적으로 개발 중에 있고, 그 중 6개소의 '국가지원 거점형 마리나'가 개발되고 있다.

'국가지원 거점형 마리나' 중 울진 후포마리나의 경우 2019년 11월 30일 1단계 준공이 되었고, 창원 명동마리나의 경우 2019년 착공예정에 있으나, 다른 마리나의 경우 아직 사업계획 추진단계에 있어 사업진행의 속도가 많이 더딘 편이다.

이밖에도 해양수산부에서는 어업과 해양레저 활동이 공존하는 어업겸용 소규모 마리나 시설이자 해양레저 활동을 안전하고 편리하게 연계하는 해상 간이역 개념의 '마리나역' 16개소를 선정하였고, 내수면 마리나 건설을 위해 12개소를 최종 후보지로 선정하는 등 마리나 개발을 통한 해양레저 인프라 확충을 위해 많은 노력을 기울이고 있다.

현재 국내에서 운영 중이거나 개발 중인 마리나 현황은 <fig. 1>과 같다.

Collection @ kmou

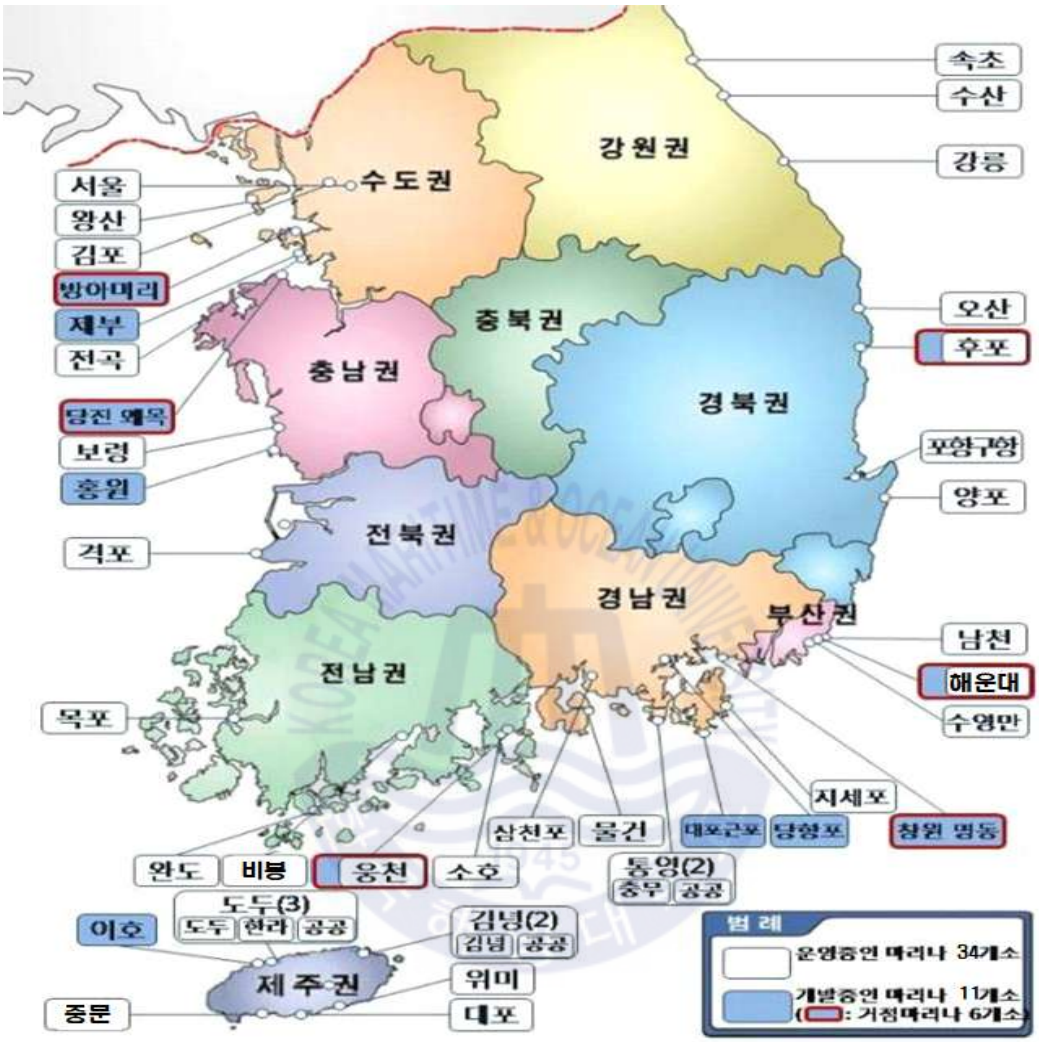

Fig. 1 국내 마리나 현황[1)]

1) 해양수산부, 전국 마리나항만 현황(201903)

Collection @ kmou

2.1.3 국외 마리나 현황

ICOMIA(2018)에서 발표한 'Recreational Boating Industry Statistics 2017'에 따른 국외 마리나 현황은 <Table 1>과 같다.

미국의 경우 12,000개소의 마리나를 보유하고 있으며, 독일 2,700개소, 스웨덴 1,500개소, 캐나다 1,472개소, 네덜란드 1,160개소, 영국 576개소, 호주 340개소의 크고 작은 마리나를 보유하고 있다. 특히, 우리의 인접국가인 일본의 경우 560개의 마리나를 보유하고 있으며, 우리나라와 GDP수준이 비슷한 폴란드, 스페인, 뉴질랜드의 경우 각각 1,306개소, 360개소, 215개소의 마리나를 보유하고 있다. 이에 비해 현재 우리나라는 34개소의 마리나를 운영하고 있어 차이가 매우 크게 나타난다. 따라서 아직까지 우리나라의 마리나 수가 해양레저 선진국의 반열에 올라서기 위해서는 많은 노력이 필요할 것으로 보인다.

Table 1 국가별 마리나 및 레저기구보유비중 현황

국 가	마리나 (개소)	레저기구보유비중	GDP ($)
미 국	12,000	25명당 1척	59,501
독 일	2,700	173명당 1척	50,425
스 웨 덴	1,500	13명당 1척	51,475
캐 나 다	1,472	4명당 1척	48,265
네덜란드	1,160	34명당 1척	53,635
폴 란 드	1,306	496명당 1척	29,521
영 국	576	120명당 1척	44,118
일 본	560	439명당 1척	42,832
스 페 인	360	233명당 1척	38,286
호 주	340	25명당 1척	50,334
뉴질랜드	215	14명당 1척	38,934
한 국	34	2,056명당 1척	33,434

* ICOMIA(2018)자료를 참고하여 연구자가 작성

Collection @ kmou

한편, 국가별 레저기구보유비중은 미국 25명당 1척, 독일 173명당 1척, 스웨덴 13명당 1척, 캐나다 4명당 1척, 네덜란드 34명당 1척, 영국 120명당 1척, 호주 25명당 1척으로 나타났다. 특히, 우리의 인접국가인 일본의 경우 439명당 1척으로 나타났으며, 우리나라와 비슷한 GDP수준의 폴란드, 스페인, 뉴질랜드는 각각 496명당 1척, 233명당 1척, 14명당 1척으로 나타났다. 우리나라의 경우 약 2,056명당 1척으로 나타나, 아직까지 국내 해양레저시장이 해양레저 선진국의 반열에 올라서기 위해서는 많은 노력과 시간이 필요할 것으로 보인다.

Collection @ kmou

2.1.4 마리나 개발 선행연구

마리나 개발과 관련된 선행연구는 <Table 2>와 같이 주로 마리나 개발방향, 마리나 개발 개선 및 활성화 방안, 마리나 개발지역 선정지표와 관련된 연구들이 주로 이루어 졌다.

먼저 개발방향과 관련된 선행연구를 살펴보면 김성귀와 홍장원(2006)은 다기능 어항에서 마리나 조성을 위한 기본적인 정책방안을 제시하였다. 김성귀(2009)는 해외 사례검토를 통해 국내 항만 내 마리나 조성 방향을 제시하였다. 박규태(2012)는 한강 내 마리나 개발방향을 모색하여 한강 수상여가활동을 활성화를 도모하였다. 이형하(2013)는 부산 북항마리나 개발에 대한 사업방안과 개발활성화를 위한 정책적 제안을 제시하였다. 서종렬(2018) 역시 앞서 언급한 연구들과 유사하게 문헌연구 및 해외 운영사례를 토대로 부산지역 마리나 조성 방안을 제시하였다.

마리나 개발 개선 및 활성화 방안에 대한 선행연구를 살펴보면 김창완(2011)은 마리나 개발의 문제점을 도출하여 세계해양레저산업의 동향과 트렌드 분석을 통해 시사점을 도출하였다. 김홍섭(2013)은 선행연구와 전문가 조사를 통해 마리나 활성화 정책 및 활성화 방안을 모색하였다.

한편, 마리나 개발지역 선정지표와 관련된 선행연구를 살펴보면 송병화(2010)는 문헌연구 및 현장조사를 통하여 마리나 최적입지 선정을 위한 평가지표를 개발하였다. 이재형(2012)은 전문가그룹을 대상으로 델파이 분석을 통해 국내 마리나 규모에 따른 권역별 적정수요와 마리나 개발 시 입지선정의 요소별 중요도의 우선순위를 도출하였다.

이와 같이 마리나와 관련된 연구는 다양하게 이루어지고 있으나, 그 내용을 본 연구에 적용하기란 어려움이 따른다. 따라서 마리나 개발 갈등과 관련된 선행연구에 대한 추가 분석을 진행하고자 한다.

Collection @ kmou

Table 2 마리나 개발 선행연구

연 구 자		연 구 주 제	연 구 내 용
개발방향	김성귀와 홍장원 (2006)	다기능 어항에서의 마리나 조성방안 연구	현장실태조사, 문헌조사, 전문가 자문을 통해 다기능 어항에서 마리나 조성을 위한 기본적인 정책방안을 제시함
	김성귀 (2009)	항만 내 마리나 개발방안	해외 항만 내 마리나 조성 사례 검토를 통한 국내 항만 내 마리나 조성 방향을 제시함
	박규태 (2012)	한강의 지형적 특성을 고려한 마리나 개발방향에 관한 연구	마리나 개발을 통한 한강 수상여가활동 활성화를 위해 문헌조사, 사례연구, 현장답사를 통해 한강 내 마리나 개발 방향을 모색함
	이형하 (2013)	항만재개발지구의 마리나 개발에 관한 연구	부산 북항마리나의 개발 및 운영을 위한 합리적인 사업화방안에 대하여 분석하고, 개발활성화를 위한 정책적 제안을 제시함
	서종렬 (2018)	해양레저관광 중심의 부산지역 마리나 조성 방안 연구	문헌연구 및 해외마리나 운영사례를 토대로 부산지역의 마리나 조성 방안을 제시함
개선및활성화	김창완 (2011)	마리나 항만 개발의 문제점 및 개선방안에 관한 연구	문헌고찰, 현황분석, 사례분석을 통해 마리나 개발의 문제점을 도출하여 세계 해양레저산업의 동향과 트렌드 분석을 통해 시사점을 도출함
	김홍섭 (2013)	해양레포츠 확산을 위한 마리나 항만 개발과 활성화 전략	선행연구 및 전문가 조사를 통한 마리나 활성화 정책 및 전략방안을 모색함
개발지선정지표	송병화 (2010)	해양레저마리나 최적입지 선정을 위한 평가지표 개발에 관한 연구	문헌연구 및 현장조사를 통하여 마리나의 최적입지 선정을 위한 평가지표를 개발함
	이재형 (2012)	마리나 개발 적정수요와 입지선정의 중요도에 관한 연구	전문가그룹의 델파이 분석을 통해 국내 마리나의 규모에 따른 권역별 적정수요와 마리나 개발 시 입지선정의 요소별 중요도의 우선순위를 도출함

* 선행연구를 바탕으로 연구자가 작성

Collection @ kmou

2.1.5 마리나 개발 갈등

마리나는 자연·환경적 요인이 크게 작용하는 시설이다(강명구, 2013). 일반적으로 마리나는 바다와 강을 거슬러 올라 호안에 위치한 곳이 최적의 입지이나, 우리나라에서 그런 환경을 갖춘 곳을 찾기는 매우 어렵다(이재형, 2012). 또한, 마리나를 조성하기 위해서는 막대한 초기비용이 들어가 비용에 대한 부담으로 개발이 용이하지 않으며, 우리나라의 해안지역 여건상 어항입지를 제외한 신규 개발 대상지역을 발굴하기는 매우 어렵다(김성귀와 홍장원, 2006).

현재 마리나 개발의 경우 대부분 이미 개발된 어항과 인접하거나 맞닿은 형태로 개발된다. 이 경우 개발과정에서부터 기존 어항에 정주하고 있는 어촌계를 포함한 이해집단과의 갈등으로 개발에 어려움이 따른다.

본 연구의 권역별 마리나 개발 갈등현황은 다음과 같다.

1) 서해안권

서해안권의 왜목마리나의 경우 2017년 7월 중국계 자본으로 알려진 ㈜CLGG와 실시 협약을 체결했지만 사드문제를 포함한 여러 문제로 인하여 2년이 지난 지금까지 사업계획안 제출, 실시계획 수립 등의 일련의 절차들이 전혀 진행되지 않아 많은 우려를 양성하고 있다. 이와 같은 최악의 상황에서도 당진시는 왜목마리나 조성은 높은 사업성을 가지고, 해양레저가 활성화되는 시대적 흐름으로 인해 사업 자체가 좌초되는 일은 없을 것으로 전망하고 있다(오마이뉴스, 2019).

그러나 설문조사를 위해 해당지역을 방문하여 만나본 지역주민들의 생각은 조금 다른 양상을 띠고 있었다. 대다수의 지역주민들은 마리나 개발이 사실상 좌초된 것으로 인식하였다. 특히, 어업종사자들의 경우 마리나 개발이 재추진된다 하더라도 개발이 힘들 것이고, 반대가 매우 강할 것이라는 부정적인 의견을 피력하였다. 따라서 예정대로 마리나 개발이 재추진되더라도 지자체와 지역주민 사이에는 상당한 내홍이 있을 것으로 사료된다.

Collection @ kmou

Fig. 2 왜목마리나 조감도[2)]

2) 동해안권

동해안권의 후포마리나는 <Fig. 3>과 같이 마리나와 어항이 방파제를 사이에 두고 맞닿아 있는 형국을 띠고 개발 중에 있어 현재 개발과정임에도 여러 갈등이 발생하고 있으며, 개발이 완료될 경우 더욱 많은 갈등이 발생될 것으로 사료된다.

주된 갈등원인은 마리나와 어항이 맞닿아 있어 입·출항의 안전문제, 레저선박 증대에 따른 어업활동의 불편함 등으로 나타나 있다. 이와 같은 이유로 어촌계에서는 개발주체에 보상을 요구하거나, 개발 자체를 반대하여 마리나 개발에 많은 어려움을 주고 있다.

2) 미디어 당진, http://media.dangjin.go.kr:8080/web/detail/4984;jsessionid=68B22FCC6F78351BCB19F7744436D465

Collection @ kmou

Fig. 3 후포마리나 조감도 및 전경[3)]

3) 경북일보, http://www.kyongbuk.co.kr/news/articleView.html?idxno=1054652

Collection @ kmou

3) 남해안권

남해안권의 수영만 요트경기장의 경우 지역 주민들과의 재개발 갈등으로 개발이 10년째 답보상태에 있다. 호텔부지 문제로 인해 개발사와 지역주민들 간의 갈등이 지속적으로 발생하여 결국, 부산시는 원사업자인 아이파크마리나의 사업자 지정을 취소하였다. 이후 4년간 이어진 법정 공방 끝에 대법원은 사업자의 손을 들어줘 아이파크마리나는 사업자 지위를 회복하였다(노컷뉴스, 2019).

이에 개발사측은 사업의 속도를 내어 재개발을 추진하고 있으나, 지금까지의 호텔위치, 요트 수리소 소음 및 분진 문제 등 지역주민과의 해결해야할 갈등이 산재하고 있어 개발이 순탄치만은 않을 것으로 사료된다.

Fig. 4 수영만 요트경기장 호텔 건립 갈등[4)]

4) KNN, http://www.knn.co.kr/84249

Collection @ kmou

2.1.6 마리나 개발 갈등 선행연구

마리나 개발 갈등과 관련된 선행연구는 <Table 3>과 같이 다양하게 이루어졌다.

먼저 서동환과 김우성(2010)은 마리나 개발지역의 주민들을 대상으로 참여관찰과 심층면담을 실시하여 마리나 개발에 따른 지역주민의 삶의 변화를 분석하였다. 강명구(2013)는 질적연구와 양적연구를 병행하여 마리나 개발에 따른 지역사회 및 지역주민의 변화와 의식을 규명하였다. 박재덕(2013)은 해양레저관광과 마리나가 지역에서 지속적인 발전과 개발 지지를 얻기 위해 관련 이해집단들이 가져야할 올바른 협력관계의 기준과 방향을 제시하였다. 장재용(2013)은 여가 및 해양스포츠 활성화를 위한 아라뱃길 아라마리나의 현상들을 공리주의적 관점의 현상학적 연구를 통해 활성화방안을 제시하였다. 또한, 서동환과 강명구(2016)는 저자의 이전 연구와 동일한 전곡항 주민들을 대상으로 개방형 설문지와 심층면담을 통해 마리나 개발에 따른 불만족 요인을 규명하였다.

이와 같이 마리나와 관련된 연구에서 갈등은 연구내용의 일부분으로 지속적으로 연구되어오고 있다. 그러나 대다수의 선행연구에서는 특정한 마리나 한곳을 대상으로 진행된 연구가 주류를 이루었고, 명확한 해결방안이 제시되지 못한 연구의 한계점도 존재하였다.

따라서 본 연구에서는 보다 다양한 마리나 개발지역을 대상으로 연구를 진행하여 마리나 개발 시 발생하는 갈등에 관한 연구를 일반화할 수 있도록 진행할 것이며, 델파이 분석을 통해 갈등원인에 대한 실증적인 해결방안을 도출하여 제시하고자 한다.

Collection @ kmou

Table 3 마리나 개발 갈등 선행연구

연 구 자	연 구 주 제	연 구 내 용
서동환과 김우성 (2010)	경인지역 마리나 시설에 따른 지역주민의 삶의 변화	경인지역 전곡항 주민을 대상으로 참여관찰과 심층면담을 실시하여 마리나 개발에 따른 지역주민의 삶의 변화를 분석함
강명구 (2013)	해양레저스포츠시설로서 마리나 개발에 따른 지역주민의 의식변화	전곡항 지역주민들을 대상으로 질적 연구와 양적연구를 병행한 통합적 연구방법을 적용하여, 마리나 개발에 따른 지역사회 및 지역주민의 변화와 의식을 규명하여 실천적 방안을 제시함
박재덕 (2013)	해양레저관광 마리나 이해집단 협력관계의 관계성과와 개발성과 및 개발지지도 구조 연구	해양레저관광과 마리나가 지역에서 지속적인 발전과 개발 지지를 얻기 위해 관련 이해집단들이 가져야할 올바른 협력관계의 기준과 방향을 제시함
장재용 (2013)	여가 및 해양스포츠 활성화를 위한 아라뱃길 아라마리나의 공리주의적 접근	여가 및 해양스포츠 활성화를 위한 아라뱃길 아라마리나의 현상들을 공리주의적 관점의 현상학적 연구를 통해 활성화 방안을 제시함
서동환과 강명구 (2016)	마리나 개발에 따른 지역주민의 불만족 요인 탐색	전곡항 지역주민을 대상으로 개방형 설문지와 심층면담을 통해 마리나 개발에 따른 불만족요인을 규명함

* 선행연구를 바탕으로 연구자가 작성

Collection @ kmou

2.2 갈등

2.2.1 갈등의 정의

갈등은 심리적 대립감과 행동을 내포하는 동기적 과정으로서 둘 이상의 개인 또는 집단 간 목표, 가치, 인지 등의 차이가 존재할 때 일어나는 대립적 상호작용이다(Dirks & Ferrin, 2002). 갈등은 속성 자체가 다차원적이라 한마디로 명확한 정의를 내리기 어렵다. 더욱이 사회가 복잡해지고 다양화되면서 갈등의 양상과 형태도 보다 역동적이고 다양한 형태로 발생하고 있어 갈등에 대한 개념 정의는 다양한 수준과 측면에서 정의하는 것이 바람직하다(주재복과 한부영, 2006).

갈등에 대한 초기 연구들은 갈등을 개인이나 집단 간의 의견의 불일치(Dlugos, 1959)로 한정된 자원에 대한 경쟁이나 가치관의 차이, 또는 의사결정이나 정책결정의 대안 선택기준이 명확치 못한 경우 곤란을 겪게 되는 상황으로 규정하였다(Coser, 1956; March & Simon, 1958; Pondy, 1967; 박동서, 1989; 윤종설과 박태형, 2007).

Darendorf(1971)는 갈등을 광의의 개념으로 정의하는 것이 유용하다 주장하며, 경쟁, 논쟁, 경연, 긴장, 사회세력 간 충돌 등 양립할 수 없는 목표를 추구하는 사회단위 간의 모든 상호작용의 유형을 포함하는 개념으로 확장하였다. 그러나 최근의 갈등연구자들은 대부분 유사개념과의 비교를 통해 갈등의 개념을 구분하여 더욱 좁은 범위에서 명확히 규정하려는 추세를 보인다(Minnery, 1985).

이와 같이 학자별, 시대별로 갈등의 정의는 조금씩 다르게 나타난다. 또한, 학문분야에 따라서도 갈등의 정의는 조금씩 다르게 정의되어진다. 대표적으로 사회학, 심리학, 경제학, 행정학, 경영학으로 구분할 수 있다.

먼저 사회학에서의 갈등은 신분, 권력 및 희소자원 등과 같은 가치를 획득하기 위해 상대편을 제거하려는 노력으로 개인이나 집단이 상호 간에 희소자원을

Collection @ kmou

둘러싸고 나타나는 투쟁으로 정의하고, 심리학에서의 갈등은 동시에 해결할 수 없는 둘 또는 그 이상의 동기유발로서 개인 내면에서의 양립될 수 없는 반응적 경향으로 정의한다. 또한, 경제학에서의 갈등은 금전이나 희소자원을 서로 경쟁하는 개인이나 집단에게 어떻게 배분할 것인가에 대한 고민으로 경제적 자원만을 대상으로 갈등을 정의하고, 행정학에서의 갈등은 공익을 추구하는 정책의 모든 과정을 통하여 목표가 양립 불가능한 상황에서 정책과 관련된 행위주체들이 상호작용하면서 전개되는 역동적 상황으로 정책을 중심에 두고 외부적 변수와 갈등유발요소들을 검토하여 갈등을 정의하였다(나태준과 박재희, 2004). 경영학적 관점에서의 갈등은 주로 인사관리 분야에서 노사 간의 관계에서 발생하는 갈등으로서(김영준, 2007) 희소자원 배분이나 업무 분장 시 또는 상호 간 다른 상황, 가치, 목표, 인지 등이 존재할 때 개인 또는 집단 간에 일어나는 불일치로 정의하였다(최해진, 2004).

이처럼 갈등은 학자별, 시대별 그리고 학문별로 다양하게 정의되고 있다. 다양한 갈등의 개념을 정리하면 갈등은 개인, 집단 및 조직 등 각 주체가 가지는 목표, 가치, 인식, 상황 등의 희소자원 배분을 가지고 발생하는 양립 불가능한 대립적인 상호작용으로 정의할 수 있다(Dirks & Ferrin, 2002).

2.2.2 갈등이론

갈등이론은 마르크스의 이론에 연유하는 이론으로서 마르크스는 역사의 발전을 생산수단을 소유한 부르주아(유산계급)와 생산수단을 소유하지 못한 프롤레타리아(무산계급)간의 투쟁의 결과로 보았다. 계급간의 대립·갈등은 생산수단의 사적 소유제도가 유지되는 동안 없어질 수 없으며, 사유재산 제도를 철폐하는 공산주의 실현에 의해서만 달성할 수 있다 주장하였다(Marx, 1848). 그러나 현대의 갈등이론은 사회의 본질을 갈등의 관계로 보는 점에서는 마르크스의 이론에 입각하나 마르크스와 달리 갈등은 공산주의를 포함한 다른 어떠한 체제에서도 영원히 사라질 수 없는 것이라 주장한다. 어떠한 사회에서든지 돈, 권력, 명예, 지위 등 사회적 가치들은 희소하므로, 희소가치를 둘러싼 갈등은 영원히 사라질 수 없다는 것이다(현승일, 1991).

Collection @ kmou

현대의 갈등이론가들이 주장하는 사회적 갈등의 본질인 사회적 희소가치로 인해 발생하는 갈등과 본 연구의 주제인 마리나 개발 시 발생하는 갈등도 그 맥락을 같이 하고 있다. 지역의 마리나 개발로 각 이해집단은 본인들의 이득, 이권 등 마리나 개발로 발생되는 사회적 가치를 더 획득하기 위해 이해집단 간 갈등이 끊임없이 발생하고, 이로 인해 마리나 개발에 많은 어려움이 발생하고 있다.

2.2.3 갈등유형

갈등유형은 갈등의 형태에 따라 동일한 성질이나 특징이 공통적으로 나타나는 것이다. 갈등유형은 대체적으로 가치갈등, 구조적 갈등, 사실관계 갈등, 이해관계 갈등, 이익갈등 등으로 나타난다(최병학 등, 2014). 그 중 대표적으로 이익갈등과 가치갈등으로 구분할 수 있다. 이익갈등은 경제재의 경쟁적 배분과 관련하여 나타나는 갈등으로 이해집단 간 순수한 사적인 이익과 가치의 배분 문제로 인해 갈등이 발생한다(윤종설, 2012). 가치갈등은 사회구성원들의 가치관 차이에서 유발되는 갈등으로 사회구성원들의 다른 가치관에 따른 이념 갈등의 성격이 짙고, 대개 사회운동의 형태로 전개된다(정용덕, 2010). 이익갈등과 가치갈등을 구체적으로 설명하면 다음과 같다.

1) 이익갈등

이익갈등은 경제적 이익과 관련된 갈등으로 집단 간 사적인 이익과 경제적 배분문제로 발생되는 갈등이다. 심준섭 등(2008)은 이익갈등을 상대방이 자신과 동일한 희소자원을 획득하고자 하는 것을 인식하는 경우 서로 자신의 몫을 키우기 위해 경쟁하는 것으로서 이해집단의 목표의 차이, 자원의 희소성이 주된 이익갈등으로 보았다. 또한, 윤종설(2012)은 보상갈등과 계획 갈등을 주된 이익갈등으로 보았다. 보상갈등은 개발이 정해졌을 경우 보상에 대한 이해집단 간 갈등이 보상갈등으로서 금전적인 보상뿐만이 아닌 비금전적인 보상도 보상으로 포함하였다. 계획 갈등은 개발과 관련된 갈등으로서 개발로 인해 이해집단의 삶의 터전을 잃어버리고, 보상금문제를 발생시키는 것으로 보았다.

따라서 이익갈등은 자원의 희소성으로 인한 이해집단의 경제재의 배분과 관

Collection @ kmou

련된 갈등으로서 마리나 개발 시 발생하는 이익갈등은 개발에 따른 보상의견 불일치, 개발계획갈등, 개발정보 미공유 등으로 나타날 수 있다.

2) 가치갈등

가치갈등은 서로 양보할 수 없는 가치를 앞세우며, 사회구성원들의 가치관 차이에서 발생되는 갈등이다. 심준섭 등(2008)은 가치갈등을 신념, 의견, 생각이 다른 사람 간에 서로 상충되어 발생되는 갈등으로 역할의 불일치, 의사소통 장애, 지각의 차이 등으로 가치갈등을 구분하였다. 또한, 윤종설(2012)은 개발·보존갈등과 환경·가치규제갈등을 주된 가치갈등으로 보았다. 개발·보존갈등은 개발과 보존의 양립할 수 없는 가치갈등으로서 환경갈등과 그 맥락을 같이하며, 환경을 보존해야 하는 집단과 개발을 우선시해야 한다는 집단 간의 집단갈등이라 할 수 있다. 즉, 경제적 손해나 이익과 같은 물질적인 동기나 이해관계보다는 신념이나 가치가 더 중요하다는 것을 뜻한다. 환경·가치규제갈등은 환경갈등이라는 근본적인 특성은 개발·보존갈등과 비슷하나 좀 더 세부적이고 현실적인 갈등을 다루며, 단순한 환경오염이나 자연 파괴의 우려에 대한 갈등에서 자원개발 및 이용 계획, 정책, 사업들의 결정 및 집행과정 등으로 영역이 확산하였다.

따라서 가치갈등은 서로의 신념, 이념, 생각이 다름으로 사회구성원들 사이에 발생하는 갈등으로서 마리나 개발 시 개발·보존 문제, 환경·가치규제 문제 등으로 나타날 수 있다.

2.2.4 갈등원인

갈등은 개인, 집단, 조직 및 국가 간의 상호의존 관계에 따른 차이에 의해 발생하며, 이와 같은 차이를 발생시키는 요인을 갈등원인이라 한다.

갈등원인은 개인의 심리적 대립부터 물리적 행사까지 다양한 갈등으로 표출되기까지 갈등과정에 전반적인 영향을 미치고 있다. 선행연구에 따르면 갈등의 원인은 목표의 차이, 지각의 차이, 역할의 불일치, 의사소통 장애, 자원의 희소성, 상호의존성, 보상 등 다양하게 논의되고 있다(양희원, 2017). 특히, 최근 들

Collection @ kmou

어 갈등을 발생시키는 원인은 다양하고 복잡하게 나타나며, 특정한 하나의 요인에 의해 갈등이 발생하기 보다는 다양한 원인들이 복합적으로 적용하여 갈등이 발생하는 경우가 많다. 따라서 갈등원인에 대한 이해는 다양화되는 갈등에 대한 효과적인 해결방안을 도출하여 갈등을 최소화하는데 큰 역할을 하게 된다.

본 연구에서는 갈등원인을 집단 이기주의적 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인으로 설정하였다.

1) 집단 이기주의 요인

집단 이기주의 요인의 경우 선행연구에서는 대부분 이해 관계적 요인으로 명명되어 사용되었다. 해당요인에 대한 의미는 이해 관계적 요인과 집단 이기주의 요인 간 내용은 상통하나, 일반적인 지역개발, 관광개발의 경우와는 달리 마리나 개발 시 발생되는 갈등의 경우 어촌·어항이라는 특수한 환경의 개발로 인해 이해집단 간 발생하는 갈등이 주된 원인이 된다. 기존 어촌·어항에 정주하는 어업종사자를 비롯한 이해집단이 공공재를 본인들만의 전유물이라 생각하는 잘못된 인식에서 비롯된 집단 이기주의가 갈등이 원인이 되므로 본 요인의 명명을 집단 이기주의 요인으로 명명하게 되었다.

집단 이기주의의 경우 특정 집단이 공동체 혹은 국가 전체의 이익을 고려하지 않고, 자기 집단의 이익만을 고집하는 사회현상을 뜻한다(권해수, 1994). 이와 같은 집단 이기주의가 만연할 경우 어느 한 집단이 자신의 의도대로 문제를 해결하려할 때 다른 이해집단들은 그들의 기득권을 방어하거나 이해영역을 확장하기 위한 노력이 동시에 일어나 이해가 상충되는 집단들 간에는 치열한 경쟁이 발생하게 된다(박호숙, 1996; 송재호, 1996; 이명구, 2011). 이 과정에서 갈등이 발생하고, 그 갈등으로 인하여 개발에 많은 어려움이 뒤따르거나, 심각할 경우 개발이 좌초되는 경우도 발생할 수 있다.

2) 개발과정 배제 요인

개발과정에서 이해집단의 참여를 배제한 비민주적이고 투명성이 결여된 절차는 갈등으로 이어질 수 있으며, 이해집단의 의사를 무시하거나 절차가 비공개

Collection @ kmou

적으로 이루어 질 경우 갈등을 증폭시킬 수 있다(이명구, 2011). 또한, 개발과정에서 유·무형의 적절한 보상이 이루어지지 않을 경우 갈등이 발생 될 수 있다. 국내 마리나 개발의 경우 주민공청회를 비롯한 설명회가 사업이전 개최되고 있다. 그러나 대다수의 이해집단의 구성원들은 관련 사실에 대하여 모르거나, 이해집단의 대표들만 참여하는 형태를 띠고 있어 갈등을 심화시키는 경향이 있다.

3) 환경문제 요인

개발로 인해 기존 환경의 변화는 이해집단 간 갈등으로 이어질 수 있다. 개발에 따른 환경의 변화는 주로 시각적 변화를 통해 파악이 되기 때문에 물리적 측면에서 논의가 된다(김남조, 2003).

환경의 변화로 인한 갈등 발생의 경우 대부분 부정적 측면으로 인해 발생한다. 마리나 개발 시 환경문제로 인한 갈등의 경우 개발 이후에 발생할 위험성, 불편함 등으로 인해 나타난다. 마리나 개발 시 개발 이전에 비하여 해상이용 선박이 증대될 것이고, 이로 인해 기존의 어선과의 해상이용에 따른 안전사고 위험성의 증대, 입·출항의 불편함, 기존 어항 및 해상 이용 제약요소의 증대, 해양쓰레기 증대 등이 주된 갈등발생의 원인으로 나타나고 있다. 이로 인해 개발 이전부터 개발 이후의 환경적인 변화를 염려한 이해집단 간 갈등이 지속적으로 발생되고 있어 개발의 큰 장애요소로 나타나고 있다.

Collection @ kmou

2.2.5 갈등해결

갈등해결은 갈등의 평화적 결말을 이루어내기 위한 방법으로 개념화할 수 있다. 갈등해결에 대한 대부분의 정의는 무력, 공격 등 파괴적과정이 아닌 대화를 통한 문제해결과 같은 건설적과정과 연계하고 있다(김찬환, 2017).

갈등해결을 위한 체계적인 이론으로 이중관심모형(Dual concern model)이 있다. 이중관심모형은 Blake & Moution(1964)에 의해서 최초로 제안된 이후 지속적인 후속연구가 이루어지고 있다. 이중관심모형에서 갈등당사자들의 행동은 자신의 입장 및 이익의 중요도와 상대의 입장 및 이익의 고려 정도에 따라 결정된다(Rahim, 1983). 즉, 자신의 입장 및 이익의 중요도와 상대의 입장 및 이익의 고려 정도가 어떻게 결합하느냐에 따라 갈등해결 전략은 달라진다. 결합의 차이에 따라 5가지의 행동이 도출 가능하다. 첫째, 자신의 입장 및 이익의 중요도와 상대의 입장 및 이익의 고려 정도가 모두 높을 경우 서로 통합 할 것이다. 둘째, 자신의 입장 및 이익의 중요도는 높고, 상대의 입장 및 이익의 고려 정도는 낮을 경우 경쟁 할 것이다. 셋째, 자신의 입장 및 이익의 중요도는 낮고, 상대의 입장 및 이익의 고려 정도는 높을 경우 양보 할 것이다. 넷째, 자신의 입장 및 이익의 중요도와 상대의 입장 및 이익의 고려 정도가 모두 낮을 경우 회피 할 것이다. 다섯째, 자신의 입장 및 이익의 중요도와 상대의 입장 및 이익의 고려 정도가 서로 비슷할 경우 타협 할 것이다. 따라서 갈등해결에서는 갈등당사자들의 행동 및 입장 차이에 따른 갈등해결 전략 구성이 갈등해결에 가장 중요하다.

dCollection @ kmou

2.2.6 개발 갈등 선행연구

개발 갈등과 관련된 선행연구는 <Table 4>와 같이 주로 지역개발, 관광개발 측면에서 진행된 연구들이 주로 이루어졌다.

먼저 지역개발 갈등과 관련된 선행연구를 살펴보면 이현주(2005)는 지역개발 사업에서의 갈등관리를 위해 문헌연구 및 사례연구를 통해 지역개발 사업의 갈등원인과 유형을 분석하고, 갈등관리 방안을 도출하였다. 강영국(2010)은 농어촌 개발 사업에 따른 주민갈등 해소방안을 도출하기 위해 문헌연구와 사례연구를 통해 갈등을 분석하고, 개발계획 수립과정에서 주민참여, 주민조직 활용, 전문가 연계 개발 추진 등의 해결방안을 제시하였다. 김민곤 등(2016)은 구룡마을 재개발 갈등을 다중흐름모형을 분석도구로 하여 적용가능성을 확인하고, 시기별 정책 산출물 비교를 통해 공익에 부합하는 방안을 도출하였다.

관광개발 갈등과 관련된 선행연구를 살펴보면 박지훈(2007)은 새만금 해양관광지 개발에 따른 영향과 관련 집단 간의 갈등 정도를 분석해 문제점을 파악하고, 인식을 분석하였다. 이명구(2011)는 제주 올레길에 대한 지역 주민의 갈등관리의 영향관계와 조절 효과를 분석하여 이해집단의 체계적 관리, 합리적 주민참여제도 도입, 갈등 패러다임 변화, 제3자를 통한 갈등해결 조정제도 도입 등의 시사점을 도출하였다. 박기관(2016)은 골프장 개발에 따른 환경 분쟁의 최소화와 갈등해결을 위한 정책적 대안을 제시하였다. 양희원(2017)은 설문조사와 구조방정식 모형을 통해 메가 이벤트로 인한 지역갈등을 통합적으로 분석해 중재기구 설치, 유형에 따른 체계적 전략 등의 갈등관리 방안을 제시하였다.

이와 같이 지역개발 갈등, 관광개발 갈등 등 개발에 따른 갈등과 관련된 연구는 다양하게 이루어지고 있다. 그러나 대부분의 갈등관련 선행연구들은 육상개발 중심의 연구가 주류를 이루고 있어 해안지역 개발에 따른 연구의 결과물은 부족한 실정이다. 특히, 해안지역의 경우 지역적 특성, 환경적 특성, 어촌계의 문화 등 육상과는 상이한 성격을 띠고 있어 선행연구의 결과물을 본 연구에 적용하기에는 어려움이 있다.

Collection @ kmou

따라서 본 연구에서는 마리나 개발 시 발생하는 갈등에 대한 연구를 수행하여 어촌 및 해안지역 개발에 따른 갈등유형과 갈등원인을 도출하고, 해결방안을 제시하고자 한다.

Table 4 개발 갈등 선행연구

연 구 자		연 구 주 제	연 구 내 용
지역개발	이현주 (2005)	지역개발사업에서의 갈등 관리방안 연구	문헌연구와 사례연구를 통해 지역 개발 사업에서의 갈등원인과 유형을 분석하고, 갈등 관리방안을 도출함
	강영국 (2010)	민간주도 농어촌개발 사업에 따른 주민갈등 해소 방안 연구	문헌조사 및 사례연구를 통해 개발 사업간 주민간의 갈등에 대하여 분석하고, 주민참여 개발계획 수립, 주민조직 활용, 전문가 연계 개발 추진 등의 해결방안을 도출함
	김민곤 등 (2016)	구룡마을 개발갈등사례 분석	구룡마을 재개발 갈등을 다중흐름모형을 분석도구로 하여 적용가능성을 확인하고, 시기별 정책 산출물 비교를 통해 공익에 부합하는 방안을 도출함
관광개발	박지훈 (2007)	새만금 해양관광지 개발에 따른 갈등 연구	새만금 해양관광지 개발에 따른 영향과 관련 집단 간의 갈등 정도를 분석해 문제점을 파악하고 인식을 분석함
	이명구 (2011)	제주올레길 지역관광개발 갈등관리 연구	문헌연구와 설문조사를 통해 관광개발에 대한 지역주민의 갈등 관리에 대한 전반적인 영향관계와 조절효과를 분석하여 시사점을 도출함
	박기관 (2016)	골프장개발 입지를 둘러싼 갈등영향요인과 해결방안 연구	골프장 개발에 따른 환경 분쟁의 최소화와 갈등해결을 위한 정책적 대안을 제시함
	양희원 (2017)	메가 이벤트 관광개발과 지역갈등	설문조사와 구조방정식 모형을 통해 메가 이벤트로 인한 지역갈등을 통합적으로 분석해 중재기구 설치, 유형에 따른 체계적 전략 등의 갈등관리방안을 제시함

* 선행연구를 바탕으로 연구자가 작성

Collection @ kmou

2.2.7 어촌 갈등 선행연구

어촌 갈등과 관련된 선행연구는 <Table 5>와 같은 연구들이 주로 이루어졌다.

먼저 최지연(2008)은 연안 공간에서 발생하는 갈등관리를 위해 이론적 접근을 하였으며, 연안 갈등의 특성을 내재적 속성과 전개과정에 나누어 설명하고, 연안 갈등의 주요 유형을 보호구역 지정 및 관리, 연안 개발, 연안 관할권 확보 등 3가지로 나누어 제시하였다. 김정하(2009)는 어촌체험 마을 운영 과정에서 발생하는 갈등을 어촌 주민과 도시민 각각의 관점에서 도출하였다. 최영찬(2009)은 설문조사를 통해 마을어장 이용에 따른 어촌계와 마을주민, 관광객을 대상으로 한 갈등요인과 해소방안을 도출하였다. 박상우 등(2014)은 사례분석과 GIS를 활용한 공간분석, 정책자문을 통해 어촌공동체의 갈등관리를 위한 갈등의 유형별, 단계별 정책과제 발굴과 중장기 로드맵을 제시하였다.

Table 5 어촌 갈등 선행연구

연 구 자	연 구 주 제	연 구 내 용
최지연 (2008)	연안 공공갈등 관리의 이론적 검토와 시사점	연안 공간에서 발생하는 갈등 관리를 위해 이론적 접근을 하였으며, 연안 갈등의 특성과 주요 유형을 제시함
김정하 (2009)	한국 블루투어리즘의 갈등과 해소방안	어촌체험마을 운영 과정에서 발생하는 갈등을 어촌 주민과 도시민 각각의 관점에서 도출함
최영찬 (2009)	마을어장 이용에 따른 어촌계와 주민간의 갈등 해소방안연구	설문조사를 통해 마을어장 이용에 따른 어촌계와 마을주민, 관광객을 대상으로 한 갈등요인과 해소방안을 도출함
박상우 등 (2014)	어촌공동체 마을공동사업의 갈등관리 방안 연구	사례분석과 GIS를 활용한 공간분석, 정책자문을 통해 어촌공동체의 갈등관리를 위한 갈등의 유형별, 단계별 정책과제 발굴과 중장기 로드맵을 제시함

* 선행연구를 바탕으로 연구자가 작성

Collection @ kmou

제 3 장 연구방법

본 연구는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인과 갈등유형에 대한 분석을 토대로 해결방안을 제시함으로서 정부가 추진하는 마리나 개발을 촉진하고, 해양레저관광산업 활성화에 기여하기 위하여 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역(서해안권 : 충청남도 당진시 석문면, 경기도 화성시 서신면, 동해안권 : 경상북도 울진군 후포면, 남해안권 : 경상남도 창원시 명동, 부산광역시 해운대구 우동)의 주민들을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 또한, 마리나 관련 전문가를 대상으로 델파이 분석을 실시하였다.

구체적으로 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형과 갈등원인을 분석하기 위해 마리나 개발지역을 대상으로 설문조사를 진행하였다. 또한, 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안을 도출하기 위해 마리나 관련 전문가를 대상으로 델파이 분석을 진행하였다.

3.1 연구대상

3.1.1 설문조사 연구대상

본 연구의 설문조사 연구대상은 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역의 이해집단을 모집단으로 선정하여 비확률표본추출법(Non-Probability Sampling) 중 유의표본추출법(Purposive Sampling)을 이용하여 표본을 추출하였다.

설문조사는 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역에 연구자가 직접 방문하여 설문문항에 대한 충분한 설명을 한 다음 배포 후 회수하였다.

총 380부의 설문지를 배포하여 356부의 설문지를 회수하였고, 수집된 356부의 설문지 중 조사 내용의 일부가 누락되었거나, 불성실하게 답변된 것으로 판단되는 자료 14부를 제외한 총 342부를 최종 유효 표본으로 사용하였다.

Collection @ kmou

설문조사 연구대상의 일반적 특성은 <Table 6>과 같다.

Table 6 설문조사 연구대상의 일반적 특성

변 인	구 분		빈 도(명)	비 율(%)
성 별	남 자		241	70.5
	여 자		101	29.5
연 령	30대 이하		89	26.0
	40대		75	21.9
	50대		85	24.9
	60대		59	17.3
	70대 이상		34	9.9
이 해 집 단	어업종사자		135	39.5
	레저업종사자		78	22.8
	일반주민		129	37.7
거 주 지 역	서해안권	경기도 화성시	61	17.8
		충청남도 당진시	46	13.5
	동해안권	경상북도 울진군	154	45.0
	남해안권	부산광역시	38	11.1
		경상남도 창원시	43	12.6

Collection @ kmou

3.1.2 델파이 분석 연구대상

본 연구의 델파이 분석 전문가 집단은 학계 7명, 마리나 운영자 또는 임원 4명, 마리나 관련 공무원 1명으로 총 12명을 대상으로 2차례에 걸쳐 조사 및 연구를 실시하였다.

델파이 분석 연구대상의 일반적 특성은 <Table 7>과 같다.

Table 7 델파이 분석 연구대상의 일반적 특성

NO.	구 분	경 력	분 야
1	학계 (교수 및 박사학위소지자)	25년	교 수
2		20년	교 수
3		13년	교 수
4		12년	교 수
5		12년	교 수
6		10년	박사학위소지자
7		8년	교 수
8	마리나 운영자 또는 임원	30년	前 요트학교 운영본부장
9		20년	마리나 운영자
10		15년	마리나 임원
11		4년	마리나 운영자
12	마리나 관련 공무원	33년	前 지자체 해양수산과장

Collection @ kmou

3.2 연구절차

본 연구의 목적을 달성하기 위해 선행연구와 이론을 바탕으로 예비설문지를 제작하였고, 제작된 설문을 토대로 조사를 실시하여 신뢰도 및 타당도를 검사한 후, 본 조사용 설문지를 제작하였다.

본 조사용 설문을 제작하여 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역에 방문하여 연구자가 설문지를 배포하여 응답자 자신이 직접 설문 응답문항에 기입하도록 하는 자기평가기입법을 사용하여 설문을 진행하였고, 작성된 설문지는 현장에서 바로 회수하였다.

회수된 설문지는 취합 후 분석을 통해 통계처리 하였고, 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 및 해결방안에 대한 추가의견은 내용분석을 실시하였다.

본 조사를 통해 통계처리가 완료된 결과를 기반으로 델파이 분석 설문지를 제작하여 전문가집단을 대상으로 2차례에 걸쳐 델파이 조사를 진행해 갈등원인에 대한 해결방안을 도출하였다.

연구절차의 체계도를 정리한 내용은 <Fig. 5>와 같다.

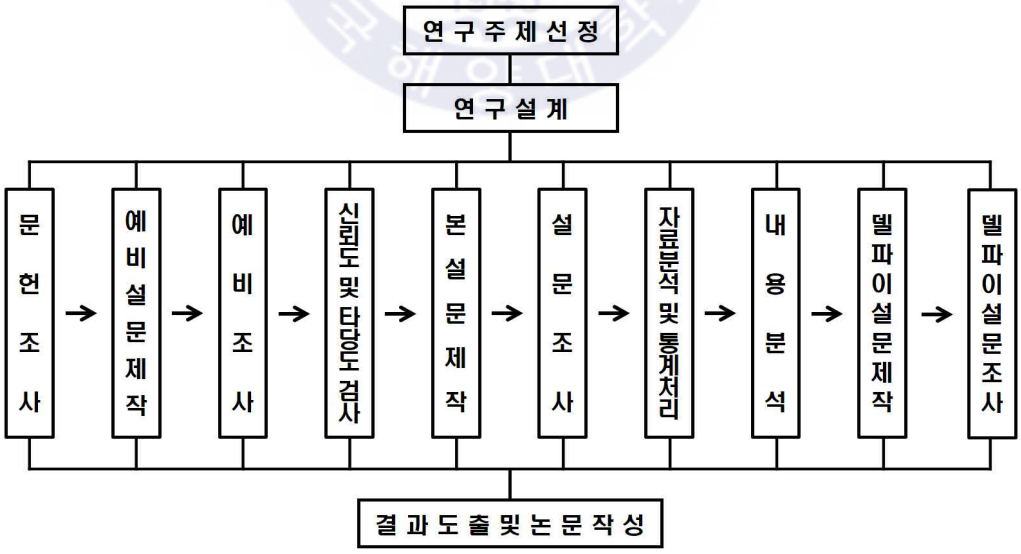

Fig. 5 연구절차 체계도

Collection @ kmou

본 연구의 목적을 달성하기 위하여 수행된 변인간의 연구모형은 <Fig. 6>과 같다.

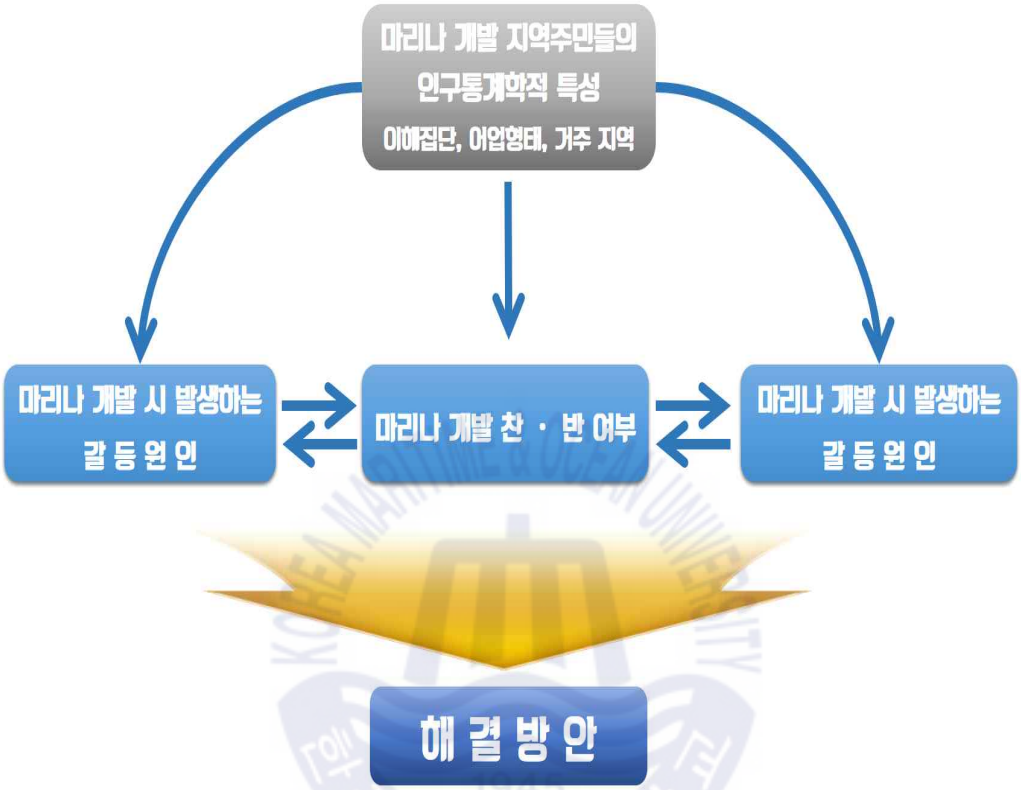

Fig. 6 연구모형

Collection @ kmou

3.3 조사도구

3.3.1 설문조사 조사도구

본 연구에서는 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형과 갈등원인을 분석하기 위해 설문지를 이용하였다.

1) 설문지의 구성

설문지의 구성내용은 <Table 8>과 같이 인구통계학적 특성에 관한 항목 11문항, 갈등원인 11문항, 기타(마리나 개발 찬·반 여부, 갈등유형, 추가의견) 4문항으로 구성되었다.

Table 8 설문지 구성내용

구 성 변 수	구 성 항 목	문 항 수
인구통계학적특성	성별, 연령, 연소득, 이해집단, 어촌계가입여부, 어업형태, 어업종사기간, 레저업 형태, 레저업 종사기간, 거주 지역, 거주기간	11
갈등원인	집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인	11
기 타	마리나 개발 찬·반 여부, 갈등유형, 추가의견	4

2) 설문지의 구성내용

(1) 인구통계학적 특성에 관한 변수

본 연구에서 연구대상의 인구통계학적 특성에 관한 변수는 성별, 연령, 연소득, 이해집단, 어촌계가입여부, 어업형태, 어업종사기간, 레저업 형태, 레저업 종사기간, 거주 지역, 거주기간의 설문문항으로 구성하였다.

Collection @ kmou

(2) 마리나 개발 찬·반 여부에 관한 변수

본 연구에서 마리나 개발 찬·반 여부에 관한 변수는 정부에서 추진하는 마리나 개발에 대한 연구대상의 인식도를 알아보기 위한 문항으로 구성하였다.

(3) 갈등유형에 관한 변수

본 연구에서 갈등유형에 관한 변수는 이익갈등과 가치갈등으로 구성되었다. 이익갈등과 가치갈등은 선행연구(양희원, 2017; 윤종설, 2012; 이명구, 2011)를 기초로 하여 구성하였다.

(4) 갈등원인에 관한 변수

본 연구에서 갈등원인에 관한 변수는 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인 3가지 요인으로 구성하였다. 갈등원인의 하위요인인 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인은 선행연구(김기택, 2000; 김도희, 2001; 이명구, 2011)를 기초로 하여 본 연구에 맞게 수정하여 구성하였다. 환경문제 요인은 선행연구(김성경, 2015; 김주연, 2009; 양희원, 2017)를 기초로 하여 본 연구에 맞게 수정하여 구성하였다. 각 문항은 '전혀 그렇지 않다'(1점)에서 '매우 그렇다'(5점)의 리거트(Likert Scale) 5점 척도로 구성되었으며, 응답 문항의 평균이 높다는 것은 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인으로 적합하다는 것을 의미한다.

(5) 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 및 갈등 해결방안의 추가의견에 관한 변수

본 연구에서 마리나 개발 갈등 추가의견에 관한 변수는 설문지에 제시된 갈등원인 이외에 연구대상이 생각하는 추가적인 갈등원인과 갈등 해결방안을 알아보기 위한 문항으로서 개방형 설문으로 구성하였다.

Collection @ kmou

2) 예비조사

본 연구에 앞서 구성된 설문지의 신뢰도 확보를 위해 예비조사를 실시하였다. 예비조사는 어업종사자 30명을 대상으로 3차례에 걸쳐 실시하였으며, 수집된 표본으로 설문지의 타당도를 검증하기 위해 요인분석(Factor Analysis)의 과정을 반복 실시하여 설문문항을 재구성하였다.

3) 설문지의 타당도 및 신뢰도

본 연구에서는 타당도를 검증하기 위해 탐색적 요인분석(Explortory Factor Analysis)을 실시하였으며, 신뢰도 검증을 위해 Cronbach's α 값을 확인하였다.

갈등원인의 측정문항은 수질오염 문항이 두 가지 요인에 비슷한 값으로 적재되어 제거하고, 총 10문항을 분석에 활용하였다.

측정문항에 대한 요인분석 결과, 전체 설명력을 의미하는 총 분산의 값은 72.442 로 약72%의 설명력을 보이고 있고, 전체적인 갈등원인은 3가지 요인으로 추출되어 각각 환경문제 요인, 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인으로 명명하였다.

측정 변수들 간의 상관관계가 다른 변수에 의해 설명되는 정도를 나타내는 KMO 측도는 .826로 나타났고, Bartlett의 단위행렬 검정은 1634.449일 경우, 유의확률 .000으로 나타나 유의한 요인분석으로 검증되었다.

신뢰도 값은 환경문제 요인 .884, 집단 이기주의 요인 .847, 개발과정 배제 요인 .719로 비교적 높게 나타나 신뢰성이 있는 것으로 판단되었다.

요인분석과 신뢰도분석의 결과는 <Table 9>와 같다.

Collection @ kmou

Table 9 갈등원인에 대한 요인분석 및 신뢰도분석 결과

갈 등 원 인	항 목	성 분		
		1	2	3
환경문제 요인	입·출항 불편	.843	.223	.152
	안전사고 위험	.833	.264	.161
	제약요소 증가	.817	.222	.168
	해양쓰레기 증가	.806	.067	.121
집단 이기주의 요인	지역발전 저해	.095	.893	.076
	개인적 손해	.243	.880	.155
	시설확장 유류비증가	.286	.756	.004
개발과정 배제 요인	절차의 공정성	.147	.067	.820
	개발과 보상	.112	.151	.795
	정보제공	.158	-.007	.736
고 유 값		2.923	2.344	1.968
분 산(%)		29.323	23.438	19.681
누 적(%)		29.323	52.761	72.442
신 뢰 도		.884	.847	.719
KMO = .826, χ^2 = 1634.499, df = 45, p < .001				

Collection @ kmou

3.3.2 델파이 분석 조사도구

본 연구에서는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안을 분석하기 위해 델파이 분석을 이용하였다.

1) 1차 델파이 분석 설문지의 구성

델파이 분석은 설문조사를 통해 도출된 내용을 근거로 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안을 도출하기 위해 진행되었다.

1차 델파이 분석 설문지는 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인의 각 하위요인에 대한 해결방안을 도출하기 위해 문헌조사 및 전문가 자문을 통해 집단 이기주의 요인 5문항, 개발과정 배제 요인 5문항, 환경문제 요인 6문항의 반 구조화된 설문문항을 구성하였다. 연구대상은 각 요인별 제시된 해결방안의 우선순위를 선정하고, 추가적인 해결방안이 있을 경우 설문에 작성하도록 설문을 구성하였다.

2) 2차 델파이 분석 설문지의 구성

2차 델파이 분석 설문지는 1차 델파이 분석에 응한 전문가집단의 의견을 토대로 각 요인별 해결방안의 우선순위를 파악하여 우선순위가 낮게 나온 문항은 제외하였으며, 전문가집단이 제시한 해결방안을 추가하여 설문지를 재구성하였다.

구체적으로 집단 이기주의 요인의 해결방안에서는 순위도가 낮게 나타난 1문항을 제외하였고, 문항의 내용이 유사한 2문항을 1문항으로 통합하였다. 그리고 전문가집단이 제시한 해결방안 2문항을 추가하여 최종 5문항으로 재구성하였다.

개발과정 배제 요인의 해결방안에서는 순위도가 낮게 나타난 1문항을 제외하여 최종 4문항으로 재구성하였다.

환경문제 요인의 해결방안에서는 순위도가 낮게 나타난 1문항을 제외하였고, 문항의 내용이 유사한 3문항을 1문항으로 통합하였다. 그리고 전문가집단이 제시한 해결방안 1문항을 추가하여 최종 4문항으로 재구성하였다.

Collection @ kmou

한편, 2차 델파이 분석 설문에서는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위를 선정하는 문항을 추가하였다.

3.4 자료처리

본 연구는 마리나 개발 시 발생하는 갈등에 관한연구로서 SPSS 22.0을 이용하여 다음과 같은 자료 분석을 실시하였다.

첫째, 인구통계학적 특성 파악을 위해 빈도분석(Frequency)을 실시하였다.

둘째, 인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부와 갈등유형 차이, 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형 차이를 분석하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 실시하였다.

셋째, 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이를 분석하기 위해 일원분산분석(One-way ANOVA)을 실시하였다.

넷째, 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인을 분석하기 위해 t검정(t-test)을 실시하였다.

다섯째, 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 연관성을 분석하기 위해 로지스틱 회귀분석(Logistic Regression Analysis)을 실시하였다.

여섯째, 이해집단별로 추가적으로 제시하는 갈등원인과 갈등 해결방안을 분석하기 위해 내용분석(Content Analysis)을 실시하였다.

일곱째, 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인에 대한 해결방안을 분석하기 위해 전문가들을 대상으로 델파이 분석을 실시하였다.

Collection @ kmou

제 4 장 연구결과

본 연구는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인과 갈등유형에 대한 분석을 토대로 해결방안을 제시하기 위해 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역 주민들을 대상으로 수집된 자료를 이용하여 변수들 간의 인과관계를 분석하기 위한 빈도분석(Frequency), 카이스퀘어 검증(Chi-square test), t검정(t-test), 일원분산분석(One-way ANOVA), 로지스틱 회귀분석(Logistic Regression Analysis), 내용분석(Content Analysis)을 실시하였고, 마리나 관련 전문가를 대상으로 델파이 분석을 실시하여 다음과 같은 결과를 도출하였다.

4.1 마리나 개발지역 주민들의 인구통계학적 특성

본 연구의 인구통계학적 특성을 파악하기 위해 <Table 10>과 같이 빈도분석(Frequency)을 시행한 결과 성별은 남자 241명(70.5%), 여자 101명(29.5%)으로 나타났고, 연령은 30대 이하 89명(26.0%), 40대 75명(21.9%), 50대 85명(24.9%), 60대 59명(17.3%), 70대 이상 34명(9.9%)으로 나타났다. 연소득 수준은 2,000만원 이하 84명(24.6%), 2,000만원~3,500만원 148명(43.3%), 3,500만원~5,000만원 75명(21.9%), 5,000만원 이상 35명(10.2%)으로 나타났다.

이해집단은 어업종사자 135명(39.5%), 레저업종사자 78명(22.8%), 일반주민 129명(37.7%)로 나타났다. 135명의 어업종사자 중 어촌계에 가입된 어촌계원은 89명(65.9%), 비 어촌계원은 46명(34.1%)으로 나타났고, 이들이 종사하고 있는 어업형태는 선주 45명(33.3%), 일반조업종사자 59명(43.7%), 양식업종사자 31명(23.0%)으로 나타났다. 또한, 어업종사자집단의 어업종사기간은 10년 미만 27명(20.0%), 10년~19년 26명(19.3%), 20년~29년 19명(14.1%), 30년 이상 63명(46.7%)으로 나타났다.

Collection @ kmou

Table 10 인구통계학적 특성

변 인	구 분	빈 도(%)	변인	구 분	빈 도(%)
성 별	남 자	241(70.5%)	이 해 집 단	(1) 어업종사자	135(39.5%)
	여 자	101(29.5%)		(2) 레저업종사자	78(22.8%)
연 령	30대 이하	89(26.0%)		일반주민	129(37.7%)
	40대	75(21.9%)	거 주 지 역	서해안권	107(31.3%)
	50대	85(24.9%)		동해안권	154(45.0%)
	60대	59(17.3%)		남해안권	81(23.7%)
	70대 이상	34(9.9%)	거 주 기 간	20년 미만	95(27.8%)
연 소 득 수 준	2,000만 이하	84(24.6%)		20~39년	121(35.4%)
	2,000~3,500만	148(43.3%)		40~59년	86(25.1%)
	3,500~5,000만	75(21.9%)		60년 이상	40(11.7%)
	5,000만 이상	35(10.2%)			
(1) 어 업 종 사 자			(2) 레 저 업 종 사 자		
어 촌 계 가입여부	어촌계원	89(65.9%)	레 저 업 형 태	요 트	45(57.7%)
	비 어촌계원	46(34.1%)		낚 시	25(32.1%)
어 업 형 태	선 주	45(33.3%)		기 타	8(10.3%)
	조업종사자	59(43.7%)			
	양식업종사자	31(23.0%)	레 저 업 종 사 기 간	10년 미만	50(64.1%)
어 업 종 사 기 간	10년 미만	27(20.0%)		10~19년	19(24.4%)
	10~19년	26(19.3%)		20년 이상	9(11.5%)
	20~29년	19(14.1%)			
	30년 이상	63(46.7%)			

78명의 레저업종사자의 레저업 형태는 요트업 45명(57.7%), 낚시업 25명(32.1%), 기타(스킨스쿠버, 서핑 등) 8명(10.3%)으로 나타났고, 레저업종사기간은 10년 미만 50명(64.1%), 10년~19년 19명(24.4%), 20년 이상 9명(11.5%)으로 나타났다. 거주 지역은 서해안권 107명(31.3%), 동해안권 154명(45.0%), 남해안권 81명(23.7%)으로 나타났고, 거주기간은 20년 미만 95명(27.8%), 20년~39년 121명(35.4%), 40년~59년 86명(25.1%), 60년 이상 40명(11.7%)으로 나타났다.

Collection @ kmou

4.2 인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부 차이

연구가설 1의 "인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부는 차이가 있을 것이다." 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과는 다음과 같다.

4.2.1 이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부 차이

연구가설 1-1의 '이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과 통계적으로 유의한 차이가 나타났다(χ^2=34.075, p<.001). 또한, 어업종사자 집단(37.0%)이 일반주민 집단(8.5%)보다 마리나 개발 반대성향이 더 높게 나타났다.

이상의 결과로 <Table 11>과 같이 '이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연구가설 1-1은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 반대성향이 더 높게 나타났으며, 통계적으로 유의한 차이 역시 나타나 연구가설이 채택되었다.

Table 11 이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부 차이

이해집단 / 개발찬반	어업종사자	레저업종사자	일반주민	계	χ^2	p
찬 성	85(63.0%)	66(84.6%)	118(91.5%)	269(78.7%)		
반 대	50(37.0%)	12(15.4%)	11(8.5%)	73(21.3%)	34.075	.000***
계	135(100%)	78(100%)	129(100%)	342(100%)		

*** : p<.001

Collection @ kmou

4.2.2 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부 차이

연구가설 1-2의 '어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과 통계적으로 유의한 차이가 나타났다(χ^2=6.042, p<.05). 또한, 선주 집단(46.7%)이 양식업종사자 집단(19.4%)보다 반대성향이 더 높게 나타났다.

이상의 결과로 <Table 12>와 같이 '어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연구가설 1-2는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 반대성향이 더 높게 나타났으며, 통계적으로 유의한 차이 역시 나타나 연구가설이 채택되었다.

Table 12 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부 차이

어업형태 / 개발찬반	선 주	조업종사자	양식업종사자	계	χ^2	p
찬 성	24(53.3%)	36(61.0%)	25(80.6%)	85(63.0%)		
반 대	21(46.7%)	23(39.0%)	6(19.4%)	50(37.0%)	6.042	.049*
계	45(100%)	59(100%)	31(100%)	135(100%)		

* : p<.05

4.2.3 거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부 차이

연구가설 1-3의 '거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부는 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과 통계적으로 유의한 차이가 나타났다(χ^2=24.421, p<.001). 또한, 남해안권 지역(40.7%)이 동해안권 지역(13.6%)보다 반대성향이 더 높게 나타났다.

이상의 결과로 <Table 13>과 같이 '거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부는 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연

Collection @ kmou

구가설 1-3은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 반대성향이 더 높게 나타났으며, 통계적으로 유의한 차이 역시 나타나 연구가설이 채택되었다.

Table 13 거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부 차이

어업형태 / 개발찬반	서해안권	동해안권	남해안권	계	χ^2	p
찬 성	88(82.7%)	133(86.4%)	48(59.3%)	269(78.7%)		
반 대	19(17.8%)	21(13.6%)	33(40.7%)	73(21.3%)	24.421	.000***
계	107(100%)	154(100%)	81(100%)	342(100%)		

*** : p<.001

4.3 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이

연구가설 2의 "인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 차이가 있을 것이다." 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과는 다음과 같다.

4.3.1 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이

연구가설 2-1의 '이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과 통계적으로 유의한 차이가 나타났다(χ^2=12.262, p<.01). 또한, 어업종사자 집단(60.7%)이 일반주민 집단(50.4%)보다 이익갈등이 더 높게 나타났다.

이상의 결과로 <Table 14>와 같이 '이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연구가설 2-1은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타났으며, 통계적으로 유의한 차이 역시 나타나 연구가설이 채택되었다.

Collection @ kmou

Table 14 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이

이해집단 / 갈등유형	어업종사자	레저업종사자	일반주민	계	χ^2	p
이익갈등	82(60.7%)	28(35.9%)	65(50.4%)	175(51.2%)		
가치갈등	53(39.3%)	50(64.1%)	64(49.6%)	167(48.8%)	12.262	.002**
계	135(100%)	78(100%)	129(100%)	342(100%)		

** : p<.01

4.3.2 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이

연구가설 2-2의 '어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다.

이상의 결과로 <Table 15>와 같이 '어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연구가설 2-2는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 이익갈등이 더 낮게 나타났으며, 통계적으로 유의한 차이 역시 나타나지 않아 연구가설이 기각되었다.

Table 15 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이

어업형태 / 갈등유형	선 주	조업종사자	양식업종사자	계	χ^2	p
이익갈등	21(46.7%)	41(69.5%)	20(64.5%)	82(60.7%)		
가치갈등	24(53.3%)	18(30.5%)	11(35.5%)	53(39.3%)	5.818	.055
계	45(100%)	59(100%)	31(100%)	135(100%)		

Collection @ kmou

4.3.3 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이

연구가설 2-3의 '거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과 통계적으로 유의한 차이가 나타났다(χ^2=9.773, p<.01). 그러나 남해안권 지역(45.7%)이 동해안권 지역(60.4%)보다 이익갈등이 더 낮게 나타났다.

이상의 결과로 <Table 16>과 같이 '거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연구가설 2-3은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 이익갈등이 낮게 나타나 연구가설이 기각되었다.

Table 16 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형 차이

어업형태 / 갈등유형	서해안권	동해안권	남해안권	계	χ^2	p
이익갈등	45(42.1%)	93(60.4%)	37(45.7%)	175(51.2%)	9.773	.008**
가치갈등	62(57.9%)	61(39.6%)	44(54.3%)	167(48.8%)		
계	107(100%)	154(100%)	81(100%)	342(100%)		

** : p<.01

4.4 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이

연구가설 3의 "인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 차이가 있을 것이다." 라는 가설을 검증하기 위해 일원분산분석(One-way ANOVA)을 시행하였다. 사후검정은 모집단 간의 수가 동일하지 않아 Scheffe 검정을 사용하였다.

Collection @ kmou

4.4.1 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이

연구가설 3-1의 '이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 일원분산분석(One-way ANOVA)을 시행한 결과 집단 이기주의 요인(F_2=12.205, p<.001)과 개발과정 배제 요인(F_2=10.520, p<.001)은 통계적으로 유의한 차이가 나타났으나, 환경문제 요인은 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다.

집단 이기주의 요인에서는 어업종사자 집단(2.73±1.04)이 일반주민 집단(2.41±0.83)보다 높게 나타났고, 개발과정 배제 요인에서도 어업종사자 집단(3.70±0.72)이 일반주민 집단(3.39±0.72)보다 높게 나타났다.

이상의 결과로 <Table 17>과 같이 '이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연구가설 3-1은 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인에서 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 더 높게 나타났으며, 통계적으로 유의한 차이 역시 나타나 연구가설이 부분적으로 채택되었다.

Table 17 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이

이해집단 / 갈등원인	A.어업종사자 (n=135)	B.레저업종사자 (n=78)	C.일반주민 (n=129)	F	p	Post-Hoc
	Mean ± SD					
집단 이기주의	2.73±1.04	2.09±0.85	2.41±0.83	12.205	.000***	B, C < A
개발과정 배제	3.70±0.72	3.82±0.72	3.39±0.72	10.520	.000***	C < A, B
환경문제	3.53±1.04	3.37±0.88	3.27±0.80	2.805	.062	-

*** : p<.001

Collection @ kmou

4.4.2 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이

연구가설 3-2의 '어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 일원분산분석(One-way ANOVA)을 시행한 결과 집단 이기주의 요인(F_2=4.473, p<.05), 개발과정 배제 요인(F_2=7.052, p<.001), 환경문제 요인(F_2=7.877, p<.001) 모두 통계적으로 유의한 차이가 나타났다.

집단 이기주의 요인에서는 선주 집단(3.05±1.21)이 양식업종사자 집단(2.35±0.61)보다 높게 나타났고, 개발과정 배제 요인에서도 선주 집단(3.90±0.82)이 양식업종사자 집단(3.31±0.48)보다 높게 나타났다. 또한, 환경문제 요인에서도 선주 집단(3.97±1.13)이 양식업종사자 집단(3.07±0.78)보다 높게 나타났다.

이상의 결과로 <Table 18>과 같이 '어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연구가설 3-2는 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인에서 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 더 높게 나타났으며, 통계적으로 유의한 차이 역시 나타나 연구가설이 채택되었다.

Table 18 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이

어업형태 / 갈등원인	A.선 주 (n=45)	B.일반조업 (n=59)	C.양식업 (n=31)	F	p	Post-Hoc
	Mean ± SD					
집단 이기주의	3.05±1.21	2.68±1.02	2.35±0.61	4.473	.013*	C < A
개발과정 배제	3.90±0.82	3.76±0.68	3.31±0.48	7.052	.001***	C < A, B
환경문제	3.97±1.13	3.45±0.97	3.07±0.78	7.877	.001***	B, C < A

* : p<.05, *** : p<.001

Collection @ kmou

4.4.3 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이

연구가설 3-3의 '거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 더 높게 나타날 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 일원분산분석(One-way ANOVA)을 시행한 결과 개발과정 배제 요인(F_2=10.863, p<.001)과 환경문제 요인(F_2=7.889, p<.001)은 통계적으로 유의한 차이가 나타났으나, 집단 이기주의 요인은 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다.

개발과정 배제 요인에서는 남해안권 지역(3.86±0.60)이 동해안권 지역(3.42±0.70)보다 높게 나타났고, 환경문제 요인에서도 남해안권 지역(3.73±0.86)이 동해안권 지역(3.24±0.90)보다 높게 나타났다.

이상의 결과로 <Table 19>와 같이 '거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 더 높게 나타날 것이다.' 라는 연구가설 3-3은 개발과정 배제 요인과 환경문제 요인에서 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 더 높게 나타났으며, 통계적으로 유의한 차이 역시 나타나 연구가설이 부분적으로 채택되었다.

Table 19 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이

거주지역 / 갈등원인	A.서해안권 (n=107)	B.동해안권 (n=154)	C.남해안권 (n=81)	F	p	Post-Hoc
	Mean ± SD					
집단 이기주의	2.36±1.02	2.42±0.82	2.67±1.07	2.860	.059	-
개발과정 배제	3.69±0.81	3.42±0.70	3.86±0.60	10.863	.000***	B < A, C
환경문제	3.38±0.95	3.24±0.90	3.73±0.86	7.889	.000***	A, B < C

*** : p<.001

Collection @ kmou

4.5 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형 차이

연구가설 4의 '마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형은 차이가 있을 것이다.' 라는 가설을 검증하기 위해 카이스퀘어 검증(Chi-square test)을 시행한 결과 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다.

이상의 결과로 <Table 20>과 같이 '마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형은 차이가 있을 것이다.' 라는 연구가설 4는 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않아 연구가설이 기각되었다.

Table 20 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형 차이

개발찬반 / 갈등유형	찬 성 (n=269)	반 대 (n=73)	계	χ^2	p
이익갈등	134(49.8%)	41(56.2%)	175(51.2%)	.927	.358
가치갈등	135(50.2%)	32(43.8%)	167(48.8%)		
계	269(100%)	73(100%)	342(100%)		

4.6 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인 차이

연구가설 5의 "마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인은 차이가 있을 것이다." 라는 가설을 검증하기 위해 t-test를 시행한 결과 집단 이기주의($t_{92.523}$=-7.989, p<.001), 개발과정 배제(t_{340}=-6.305, p<.001), 환경문제(t_{340}=-5.267, p<.001)모두 통계적으로 유의한 차이가 나타났다.

이상의 결과로 <Table 21>과 같이 '마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인은 차이가 있을 것이다.' 라는 연구가설 5는 모든 요인에서 통계적으로 유의한 차이가 나타나 연구가설이 채택되었다.

Collection @ kmou

Table 21 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인 차이

개발찬반 / 갈등원인	찬 성 (n=269)	반 대 (n=73)	t	df	p
	Mean ± SD				
집단 이기주의	2.23±0.768	3.31±1.083	-7.989	92.523	.000***
개발과정 배제	3.49±0.718	4.07±0.628	-6.305	340	.000***
환경문제	3.26±0.857	3.88±1.002	-5.267	340	.000***

*** : p<.001

4.7 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향

연구가설 6의 "이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인은 마리나 개발 찬·반 여부에 영향을 미칠 것이다." 라는 가설을 검증하기 위해 로지스틱 회귀분석(Logistic Regression Analysis)을 시행한 결과 종속변수를 마리나 개발 찬·반 여부로 이분화 하여 설정된 로지스틱 회귀모형은 전반적으로 통계적인 유의도가 나타났고(χ^2=122.349, p=.000), Cox & Snell R^2과 Nagelkerke R^2이 각각 .301과 .466으로 계산되어 이 회귀모형의 설명력은 30.1%에서 46.6%인 것으로 나타났다.

구체적으로 살펴보면 먼저 이해집단 요인, 거주 지역 요인은 마리나 개발 찬·반 여부에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이해집단 에서는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 마리나 개발을 반대할 가능성이 4.414배 높은 것으로 나타났다. 거주 지역에서는 서해안권 지역이 남해안권 지역보다 마리나 개발을 반대할 가능성이 .308배 낮게 나타났고, 동해안권 지역이 남해안권 지역보다 마리나 개발을 반대할 가능성이 .238배 낮은 것으로 나타났다.

한편, 갈등원인의 하위요인 중 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인이 마리나 개발 찬·반 여부에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 집단 이기주의 요인에서는 갈등원인이 한 단계 증가할수록 마리나 개발을 반대할 가능성이 3.062배 만큼 높아지는 것으로 나타났다. 개발과정 배제 요인에서는 갈등원인이 한 단계 증가할수록 마리나 개발을 반대할 가능성이 2.495

Collection @ kmou

배 만큼 높아지는 것으로 나타났다.

이상의 결과로 <Table 22>와 같이 '이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인은 마리나 개발 찬·반 여부에 영향을 미칠 것이다.' 라는 연구가설 6은 갈등유형과 갈등원인의 하위요인인 환경문제 요인을 제외한 모든 요인에서 통계적으로 유의한 영향이 나타나 연구가설이 부분채택 되었다.

Table 22 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향

변 수		B	p	Exp(B)
이해집단 (1)	어업종사자	1.485	.001***	4.414
	레저업종사자	.246	.650	1.279
거주지역 (2)	서해안권	-1.177	.007**	.308
	동해안권	-1.436	.001***	.238
갈등유형 (3)	이익갈등	.401	.250	1.493
갈등원인	집단 이기주의 요인	1.119	.000***	3.062
	개발과정 배제 요인	.914	.001***	2.495
	환경문제 요인	-.148	.496	.863

비교집단 : (1) 일반주민, (2) 남해안권, (3) 가치갈등

** : p<.01, *** : p<.001

4.8 가설검증 결과

본 연구의 15개의 가설 중 7개의 가설이 채택되었고, 5개의 가설은 부분채택 되었다. 그리고 3개의 가설은 기각되었다. 자세한 검증 결과는 <Table 23>과 같다.

Collection @ kmou

Table 23 가설검증 결과

가 설		검증결과
가설 1.	인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부는 차이가 있을 것이다.	채 택
1-1.	이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.	채 택
1-2.	어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.	채 택
1-3.	거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부는 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 반대가 더 높게 나타날 것이다.	채 택
가설 2.	인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 차이가 있을 것이다.	부분채택
2-1.	이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.	채 택
2-2.	어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.	기 각
2-3.	거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 이익갈등이 더 높게 나타날 것이다.	기 각
가설 3.	인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 차이가 있을 것이다.	부분채택
3-1.	이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 더 높게 나타날 것이다.	부분채택
3-2.	어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 더 높게 나타날 것이다.	채 택
3-3.	거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 더 높게 나타날 것이다.	부분채택
가설 4.	마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형은 차이가 있을 것이다.	기 각
가설 5.	마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인은 차이가 있을 것이다.	채 택
가설 6.	이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인은 마리나 개발 찬·반 여부에 영향을 미칠 것이다.	부분채택

Collection @ kmou

4.9 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 및 갈등 해결방안의 추가의견 내용분석

본 연구의 설문에서 이해집단별로 추가적으로 제시하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인과 갈등 해결방안을 분석하기 위해 내용분석(Content Analysis)을 실시하여 다음과 같은 결과를 도출하였다.

4.9.1 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 추가의견

이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 추가의견은 <Table 24>와 같다.

어업종사자들이 추가적으로 제시하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 대부분 어업활동의 불편함 초래, 안전사고 위험 증대, 입·출항, 보상 문제 등을 갈등원인으로 제시하여 설문의 내용과 유사하였다. 설문에서 제시된 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 이외의 갈등원인으로는 레저선박 통행으로 인한 어구손실발생, 마리나 개발 시 방파제 확장으로 인한 조류 및 해류의 변동으로 백사장 모래 유실 및 어획량 감소, 어업종사자들의 소외, 마리나 개발로 인한 경제적 어려움, 주차문제 등이 있다.

레저업종사자들이 추가적으로 제시하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 대부분 어선과 레저선박 간의 안전사고 위험 증대, 개발과정 배제, 난개발로 인한 환경오염 등의 문제를 갈등원인으로 제시하여 설문의 내용과 유사하였다. 설문에서 제시된 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 이외의 갈등원인으로는 마리나 개발로 인한 주변지역 소음공해, 교통 혼잡 및 주차 공간 문제 등이 있다.

일반주민들이 추가적으로 제시하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 개발정보부족, 해양쓰레기 증가 및 수질오염 등 을 갈등원인으로 제시하여 설문의 내용과 유사하였다. 설문에서 제시된 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 이외의 갈등원인으로는 해수욕장 및 해변 이용의 불편함 발생, 주차난 발생, 땅값폭등으로 인한 지역민 사이의 갈등야기, 고령층이 많은 마리나 개발지역의 특성상 교통량 증가로 인한 교통사고 발생률 증가 등이 있다.

Collection @ kmou

Table 24 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 추가의견

이해집단	갈 등 원 인 추 가 의 견
어업종사자	• 마리나 개발을 하면 지금과 비교해서 모든 것이 불편해질 것이다. 그래서 우리는 마리나를 원하지 않는다. • 마리나 개발로 인한 레저선박의 출현은 기존 어업인의 조업활동에 불편을 초래할 것이고, 어구 손실도 많이 발생할 것이다. • 마리나 개발로 입·출항이 어려워지며, 방파제 확장으로 조류 및 해류의 변동으로 백사장 모래 유실과 어획량이 감소할 것이다. 그런데 조업구역 축소에 따른 어장보상이 전혀 이루어지지 않고 있어 갈등이 발생 될 것이다. 또한, 아직 개발 전임에도 불구하고 요트의 불규칙 항해로 조업활동에 위험이 발생되고 있어 개발이 완료되면 위험도가 증가할 것이다. • 어민들의 피해가 가장 막심하나 보상은 전혀 이루어지지 않고 있다. • 지역 방문 인구의 증가로 통행불편, 주차문제, 쓰레기 문제, 해양쓰레기 발생 등의 문제가 발생될 것이다. • 공사가 진행 된지 꽤 되었는데 마리나 방파제 앞쪽의 어장보상이 이루어지지 않았다. • 선박 입·출항이 불편하며, 고가의 요트와 사고가 나면 우리는 망한다. • 마리나로 인해 결국 우리 어민들은 설자리를 잃을 것이다. • 어획량 감소로 선원들 임금주기도 힘든데 마리나까지 개발되면 더 힘들어질 것이다. • 요트 등 레저선박들은 바다에 쓰레기를 버리는 일들이 많아 해양환경이 오염될 것이다.
레저업종사자	• 어항과 인접하게 마리나가 건설되어, 레저선박과 어선사이의 충돌이 자주 발생할 것이며, 이로 인해 어민과의 지속적인 갈등이 발생할 것이다. • 소음공해, 교통 혼잡 및 주차 공간 문제 등으로 지속적인 갈등이 발생할 것이다. • 개발방향 및 계획에 대한 협의와 조정이 전혀 이루어지지 않고 있어 많은 갈등이 발생된다. • 마리나 시설 점유와 상업적 목적으로의 난개발로 많은 자연이 훼손될 것이다.
일반주민	• 여름철 해수욕장 및 해변 이용에 불편이 발생할 것이다. • 마리나 개발에 대해 주민들에게 아무런 이야기도 없다. • 마리나 개발에 대한 정보가 부족하다. • 해양쓰레기가 증가할 것이고, 수질이 오염될 것이다. • 주차난이 발생할 것이다. • 개발 후 외지인의 유입으로 땅값이 많이 올라 지역민 사이의 갈등을 야기할 것이다. • 장기간의 공사기간으로 주변 상업지역 매출 저하, 부풀린 소문으로 인한 지역 주변 혼란 야기. 개발로 인한 지역 부동산 투기 등이 우려 된다. • 마리나 개발지역은 주로 고령층이 많아 마리나 개발 후 교통량이 증가하면 교통사고 발생률이 높아져 문제가 발생할 것이다.

Collection @ kmou

4.9.2 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안 추가의견

이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안의 추가의견은 <Table 25>와 같다.

어업종사자들이 제시하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안은 입·출항 시간대 구분, 보상, 해경의 지속적인 어구훼손 단속, 협의체 구성, 정기적인 토론회 개최, 환경소양 교육 및 철저한 쓰레기 투기단속 등이 있다.

레저업종사자들이 제시하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안은 협의체 구성, 마리나 주차장 무료개방, 개발규모 축소, 해도공유를 통한 상생방안 등이 있다.

일반주민들이 제시하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안은 협의체 구성, 마리나 개발로 인한 실질적 이득, 해수욕장 및 해변 이용 제제 금지, 기존 상권 보호 대책, 분기별 해양 정화활동, 정부차원의 부동산 폭등 제제, 마리나 진출입로 주면 및 도로에 많은 과속방지턱 설치 등이 있다.

Collection @ kmou

Table 25 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안 추가의견

이해집단	갈 등 해 결 방 안 추 가 의 견
어업종사자	• 레저선박의 입·출항은 어선의 조업활동에 최대한 피해를 주지 않는 시간대에 이루어져야한다. • 레저선박이 어구훼손을 할 경우 보상을 하여야하고, 해경은 이를 지속적으로 단속하여야 한다. • 어획량 감소 및 해상이용의 불편함 증가에 대한 적절한 보상이 필요하다. • 공개적인 토론회를 자주 개최하여야 지역 내 의견을 자주 수렴하여야 한다. • 마리나 운영업체와 어업인들 상호간 협의체를 발족하여 지속적인 협의과정이 필요하다. • 레저선박 이용자들에 대한 환경소양 교육 및 철저한 쓰레기 투기 단속이 필요하다.
레저업종사자	• 어민들과 마리나 운영업체의 정기적인 소통이 이루어져야 한다. • 협의체 구성을 통한 이해집단 간의 갈등의 폭과 견해차를 좁혀야 한다. • 주변 상권을 고려해 건물은 최대한 낮게 짓고, 주차장은 일반에 무료로 개방하여야 한다. • 개발과정을 투명하게 공개하고, 자유로운 토론공간의 마련이 필요하다. • 마리나 개발은 친환경적으로 이루어져야 하며, 최대한 개발 규모를 축소하여 개발되어야 한다. • 지역 어장의 위치 등이 기입된 해도를 마리나 이용객들에게 공유해 갈등을 줄여야 한다.
일반주민	• 일반주민도 참여하는 협의체가 필요하다. • 마리나 개발로 인한 지역의 실질적인 이득을 주민들에게 알려야 한다. • 해수욕장 이용과 마리나 개발 이전부터 해수욕이 이루어지던 해변에 대해서는 이용에 제재를 하지 않아야 한다. • 외부 상권 유입에 지역 내 기존상권을 보호할 수 있는 대책을 마련하여야한다. • 분기별 해양 정화활동을 수행하여야 한다. • 정부차원의 부동산 폭등 제제의 노력이 필요하다. • 투명하게 개발계획을 공개하여야 하며, 정부차원에서 부동산 투기를 중재하여야 한다. • 마리나 진출입로 및 주변 도로에 과속 방지턱을 많이 설치하여 교통안전 확보를 위한 노력이 필요하다.

Collection @ kmou

4.10 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안

델파이 분석을 통해 전문가 집단이 인지하는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인에 대한 해결방안의 우선순위 도출을 위해 Kendall’s W 검증을 실시하여 다음과 같은 결과를 도출하였다.

4.10.1 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위

델파이 분석을 통해 도출된 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위는 <Table 26>과 같다.

전문가 집단이 제시한 우선순위는 1순위 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인, 3순위 환경문제 요인으로 나타났다.

Table 26 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위

구 분	전 문 가 (N)	평 균 순 위	우 선 순 위
집단 이기주의 요인	12	1.83	1
개발과정 배제 요인	12	1.83	1
환경문제 요인	12	2.33	3

4.10.2 델파이 분석을 통한 집단 이기주의 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 집단 이기주의 요인을 해결하기 위한 우선순위는 <Table 27>과 같다.

전문가 집단이 제시한 우선순위는 1순위 협의체 구성, 2순위 인식개선 교육 및 지원, 3순위 마리나 파급효과 홍보, 4순위 분쟁조정 중개인 선임, 5순위 조합구성을 통한 수익창출로 나타났다.

Collection @ kmou

Table 27 집단 이기주의 요인 해결방안

구 분	전 문 가 (N)	평 균 순 위	우 선 순 위
협의체 구성	12	2.33	1
인식개선 교육 및 지원	12	2.83	2
마리나 파급효과 홍보	12	3.00	3
분쟁조정 중개인 선임	12	3.33	4
조합구성을 통한 수익창출	12	3.50	5

4.10.3 델파이 분석을 통한 개발과정 배제 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 개발과정 배제 요인을 해결하기 위한 우선순위는 <Table 28>과 같다.

전문가 집단이 제시한 우선순위는 1순위 개발계획 정보제공, 2순위 개발계획 참여, 3순위 마리나 개발 조정위원회 도입, 4순위 지역숙원 사업지원으로 나타났다.

Table 28 개발과정 배제 요인 해결방안

구 분	전 문 가 (N)	평 균 순 위	우 선 순 위
개발계획 정보제공	12	2.08	1
개발계획 참여	12	2.33	2
마리나 개발 조정위원회 도입	12	2.42	3
지역숙원 사업지원	12	3.17	4

4.10.4 델파이 분석을 통한 환경문제 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 환경문제 요인을 해결하기 위한 우선순위는 <Table 29>와 같다.

Collection @ kmou

전문가집단이 제시한 우선순위는 1순위 안전관리체계 구축, 2순위 통항관리체계 구축, 3순위 어장피해 축소방안, 4순위 환경개선사업 추진으로 나타났다.

Table 29 환경문제 요인 해결방안

구 분	전 문 가 (N)	평 균 순 위	우 선 순 위
안전관리체계 구축	12	2.00	1
통항관리체계 구축	12	2.08	2
어장피해 축소방안	12	2.75	3
환경개선사업 추진	12	3.17	4

4.10.5 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 해결방안은 <Fig. 7>과 <Table 30>과 같다.

Fig. 7 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 해결방안

Collection @ kmou

Table 30 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 해결방안

갈등 원인	우선 순위	해 결 방 안
집단이기주의	1	**협의체 구성** : 이해집단의 대표들을 주축으로 협의체를 구성하여 이해집단 간 지속적인 의사소통과 의견조율의 역할을 수행
	2	**인식개선 교육 및 지원** : 마리나 및 해양레저에 대한 부정적 인식 개선과 상생방안 제시를 위한 주기적 이론교육과 선진지 견학교육을 지속적으로 수행
	3	**마리나 파급효과 홍보** : 건설과정에서의 파급효과가 아닌 조성 후 레저선박계류에 대한 실질적인 파급효과를 분석하여 홍보
	4	**분쟁조정 중개인 선임** : 이해집단들의 중립적 위치에 있는 중개인(ex. 분쟁조정전문가)을 선임하여 이해집단 간 이기주의와 갈등해결을 도모
	5	**조합구성을 통한 수익창출** : 마을기업이나 협동조합을 설립하여 마리나 관련 사업을 통한 어민들의 수입창출을 유도
개발과정배제	1	**개발계획 정보제공** : 주기적인 사업설명회를 개최하여 마리나 개발계획 및 개발과정에 대한 지속적인 정보를 제공
	2	**개발계획 참여** : 이해집단의 대표들이 개발계획과정에 참여
	3	**마리나 개발 조정위원회 도입** : 마리나 개발과정의 투명성 제고를 위해 이해집단과 외부전문가로 구성된 마리나 개발 조정위원회를 도입
	4	**지역숙원 사업지원** : 실현가능 예산 및 사업의 타당범위 내에서 지역숙원사업을 지원
환경문제	1	**안전관리 체계 구축** : 마리나 여건을 고려한 안전사고 예방 시설물 설치, 안전사고 관리 담당자 배치, 마리나 안전사고 예방을 위한 지역민 및 마리나 운영자 주기적 대응 교육 및 훈련을 지속적으로 할 수 있는 안전관리 체계를 구축
	2	**통항관리체계 구축** : 입·출항로 통항분리대 설치를 통해 레저선박과 어선의 입·출항로를 분리하고, 통항우선순위와 통항우선시간을 제도화하여 안전사고의 위험률을 줄일 수 있는 마리나 선박통항관리체계를 구축
	3	**어장 피해 축소 방안** : 어장에 야간에도 식별 가능한 점등시설을 설치하고, 레저선박의 안전한 항해를 위해 마리나 주변지역의 해도를 작성하여 레저선박운용자에게 배포하여 레저선박이동 시 어장에 피해 최소화
	4	**환경개선 사업추진** : 해상·해중 정화활동을 비롯한 주기적인 환경개선 사업진행을 수행

Collection @ kmou

제 5 장 논 의

본 연구는 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형과 갈등원인에 대한 분석을 토대로 해결방안을 제시하고자, 설문조사와 델파이 분석을 수행하였다. 가설검증의 실증분석을 위해 인구통계학적 특성을 확인한 결과 전체적인 측정문항들에서 대체적으로 고른 분포를 보이고 있어 다양한 집단의 의견이 잘 수렴되어진 것으로 확인되었다. 일련의 연구과정을 통해 도출된 연구결과를 중심으로 종합하여 논의하면 다음과 같다.

5.1 인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부

이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부의 경우 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 마리나 개발 반대가 높은 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 배타적인 성향과 마리나 개발에 부정적인 인식으로 인해 나타난 결과로 보인다. 이승우 등(2008)의 연구에서 어촌은 지리적 여건뿐만 아니라 어업의 제도적 여건에 의해 배타적 공간의 특성을 가질 수밖에 없어 어업종사자는 배타적 성향을 가진다고 하였다. 이재형 등(2019)의 연구에서도 어촌개발사업 시 어업종사자들의 배타적인 성향으로 인한 반대의 사례가 나타나 본 연구의 결과를 지지해 주고 있다. 또한, 본 연구의 개방형 설문에서 제시된 추가의견에 대한 내용분석을 실시한 결과 어업종사자 집단의 경우 일반주민 집단에 비해 마리나 개발에 부정적인 성향을 가진 것으로 나타났다.

> *마리나 개발을 하면 지금과 비교해서 모든 것이 불편해질 것이다. 그래서 우리는 마리나를 원하지 않는다(어업종사자).*

> *마리나가 들어와서 시간이 지나면 결국 우리 어민들은 설 자리를 잃을 것이다(어업종사자).*

Collection @ kmou

마리나 개발을 위해 방파제를 확장하는데 이로 인해 조류, 해류의 변동으로 백사장 모래유실과 어획량이 감소될 것이다(어업종사자).

따라서 어업종사자 집단에서 나타나는 배타적인 성향과 마리나 개발에 부정적인 인식으로 인해 일반주민 집단보다 어업종사자 집단의 마리나 개발에 대한 반대가 높게 나타난 것으로 사료된다.

어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부의 경우 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 마리나 개발 반대가 높은 것으로 나타났다. 본 연구의 개방형 설문에서 제시된 추가의견에 대한 내용분석을 실시한 결과 선주 집단의 경우 양식업 집단에 비해 마리나 개발로 인한 불편함과 안전사고 발생을 많이 우려하는 것으로 나타났다.

입·출항에 불편이 많아질 것이다(선주).

마리나가 개발되면 레저선박이 늘어나 해상사고가 늘어날 것이다(선주).

입·출항로가 붙어있어 어선과 요트의 사고가 발생될 것이다. 고가의 요트와 사고가 나면 우리는 망한다(선주).

이와 같은 선주 집단의 우려처럼 실제로 올해 들어서만 어선과 레저선박의 충돌이 여러 차례 발생되었고(코리안 투데이, 2019; 충청게릴라뉴스, 2019), 현대해양(2019)에서는 레저선박을 '떠다니는 해상지뢰'라 표현하며 부정적인 시각을 들어냈다. 따라서 직접적인 이해관계에 있는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 마리나 개발로 인한 불편함과 안전사고 발생에 대한 불안감이 높아 반대가 높게 나타난 것으로 사료된다.

거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부의 경우 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 마리나 개발 반대가 높은 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 지역별 해양레저 관광개발에 대한 인식에 따른 결과로 보인다. 동해안권의 경우 남해안권보다 해양레저 관광개발에 적극적이다. 2019년 어촌뉴딜300사업 선정지 중

Collection @ kmou

동해안권의 선정지는 총 7개 지역으로 선정되었다. 이 중 5개 지역이 해양레저형 또는 해양레저를 포함한 복합형 사업유형을 추진(해양수산부, 2018)하고 있었다. 또한, 포항의 신창2리의 경우 수산, 휴양 복합형으로 사업을 추진하고 있으나, 기존 어촌체험마을 내 해양레저프로그램과 연계한 사업을 추진하고 있어 대부분의 선정지가 해양레저형으로 추진되는 것으로 나타났다. 특히, 본 연구의 대상지인 울진군의 경우 10여 년 전부터 울진해양레포츠센터, 울진군 요트학교, 스킨스쿠버 난파선 포인트 등 해양레저 관광개발에 많은 투자를 하고 있다. 따라서 본 결과는 동해안권 지자체의 지속적인 해양레저 관광개발에 대한 투자와 운영을 통해 나타난 결과로 사료된다.

5.2 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형

이해집단별 마리나 개발 갈등유형의 경우 어업종사자 집단의 이익갈등이 일반주민 집단의 이익갈등보다 높은 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 마리나 개발로 인한 직접적인 이해관계에 있고 어업손실에 따른 보상 문제 역시 해결해야할 문제로 남아있어 사적인 이익과 관련된 이익갈등의 형태가 높게 나타난 것으로 보인다. 본 연구의 개방형 설문에서 제시된 추가의견에 대한 내용분석을 실시한 결과 어업종사자 집단의 경우 일반주민 집단에 비해 마리나 개발로 인한 어획량 감소와 조업구역 축소에 따른 보상불만이 나타났다.

> *마리나가 개발되면 조업구역이 지금보다 축소될 것인데 그에 따른 보상이 전혀 이루어지지 않고 있어요(어업종사자).*

> *마리나가 개발되면 고기도 줄고 일하기도 힘들고 우리 어민들이 피해가 제일 막심한데 보상은 전혀 이루어지지 않고 있다(어업종사자).*

따라서 어업종사자 집단에서 나타나는 보상불만으로 인해 일반주민 집단보다 어업종사자 집단의 이익갈등이 높게 나타난 것으로 사료된다.

Collection @ kmou

어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형의 경우 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 이익갈등이 낮게 나타났고, 통계적인 유의도 역시 나타나지 않았다. 양식업종사자 집단이 이익갈등이 높게 나타난 것은 양식업이 가지는 고위험의 성격에서 이유를 찾아볼 수 있다. 그러나 선주 집단의 경우 앞서 나타난 결과들과 비교하였을 때 다른 양상의 결과를 보이고 있고, 통계적인 유의도도 나타나지 않아 추가적인 연구를 통해 재검증이 필요할 것으로 사료된다.

거주 지역별 마리나 개발 갈등유형의 경우 남해안권 지역의 이익갈등이 동해안권 지역의 이익갈등보다 낮게 나타났다. 이와 같은 결과는 현재 마리나 개발 사업의 추진 정도에 따라 나타난 차이로 보인다. 남해안권의 수영만 요트경기장의 경우 개발주체와 지역주민 간의 갈등으로 10년째 재개발사업이 답보상태에 있고, 아직까지 적절한 합의점을 도출하지 못하여 재개발 사업이 표류상태에 있다(노컷뉴스, 2019). 이와 같은 상황으로 인하여 남해안권의 경우 현재 집단 간의 가치관 및 입장 차이로 인한 가치갈등이 높게 나타나는 것으로 사료된다.

동해안권의 후포마리나는 3개 권역 중 유일하게 개발이 진행 중에 있는 곳으로 현재 1차 준공을 앞두고 있으나, 주변 어업종사자들과의 어업권과 관련된 문제가 해결되지 않은 상황이다. 본 연구의 개방형 설문에서 제시된 추가의견에 대한 내용분석을 실시한 결과에서도 아직까지 해결되지 않은 어장의 문제가 나타났다.

> *공사가 진행된 지도 꽤 되었는데 마리나 방파제 앞쪽의 어장 보상이 아직 이루어지지 않았다(동해안권 지역주민).*

유성희(2016)의 연구에서 어업권의 손실액을 평가하기 위해 보통 해양환경이 4계절에 따라 어떻게 변화하는지에 대하여 조사 및 분석을 해야 하므로 최소 1년 이상의 장기간이 소요된다 하여 마리나 개발로 인한 보상 문제는 개발이 추진되고 일정시간이 경과된 이후에 해결 가능한 문제로 보인다. 따라서 마리나 개발에 따른 갈등유형은 시기별로 개발 계획단계에서는 집단 간의 가치관 및 입

Collection @ kmou

장 차이로 인한 가치갈등의 형태로 나타나고, 개발 시행단계에서는 실질적인 보상 문제로 인한 이익갈등의 형태로 나타나는 것으로 사료된다.

5.3 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인

5.3.1 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인

이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 하위요인인 집단 이기주의 요인에서 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 높게 나타나, 마리나 개발 시 일반주민 집단에 비해 어업종사자 집단에서 집단 이기주의로 인한 갈등유발이 높다고 볼 수 있다. 이와 같은 결과는 어업종사자 집단의 패쇄적인 특징과 이기적인 성향에서 나타난 결과로 보인다. 박상우 등(2014)의 연구에서 어업종사자 집단은 폐쇄적인 특징을 가진 집단이라 밝히고 있어 폐쇄적인 성향으로 개발 및 외부인의 유입을 극도로 경계하는 것으로 보인다. 또한, 이재형 등(2019)의 연구에서는 지역 어촌체험마을사업에서 나잠업 종사자들의 이기주의로 인한 사업방해 사례를 제시하였다. 어업종사자들이 폐쇄적이고 이기주의 성향이 강하다 단정 지을 수는 없으나, 일반주민 집단에 비해 마리나 개발에 직접적인 이해관계에 있고, 일부 폐쇄적이고 이기적인 성향이 결합되어 집단 이기주의 요인이 높게 나타난 것으로 사료된다.

개발과정 배제 요인은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 높게 나타나, 마리나 개발 시 일반주민 집단에 비해 어업종사자 집단에서 개발과정 배제로 인한 갈등유발이 높다고 볼 수 있다. 이와 같은 결과는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 마리나 개발에 직접적인 이해관계에 있기 때문에 나타난 결과로 보인다. 장원경 등(2018)은 연구에서 공공갈등의 사례의 핵심은 정부가 대규모 국책사업의 추진과 관련한 정보를 미리 공개하지 않고, 확정된 이후에 직접적인 이해관계에 있는 주민들의 의견을 수렴하였으며, 주민들로부터 수렴한 의견을 정책적으로 반영하지 않아 공공갈등이 발생되었다 하였다. 또한, 이명구(2011)의 연구에서도 직접적인 이해관계에 있는 관광사업자 집단이 추진과정에

Collection @ kmou

따른 갈등이 타 집단에 비해 높은 것으로 나타나 본 연구의 결과를 지지해 주고 있다. 따라서 마리나 개발에 직접적인 이해관계에 있는 어업종사자들은 개발과정에서 본인들이 참여하여 의견이 반영될 경우 개발 이후에도 어업활동이 비교적 용이해질 수 있으므로 일반주민 집단에 비해 개발과정 배제 요인이 높게 나타난 것으로 사료된다.

환경문제 요인은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 비교적 높게 나타났으나 통계적으로 유의한 차이는 나타나지 않았다. 이와 같은 결과는 환경문제 요인의 경우 집단에 상관없이 공통적으로 나타나는 갈등으로 보인다. 양희원(2017)의 연구에서 갈등원인의 하위요인 중 환경에 관한 요인이 가장 높게 나타났고, 서동환과 강명구(2016)의 연구에서도 쓰레기 투기와 안전사고 문제가 다양한 집단의 불만족 요인으로 나타나 본 연구의 결과를 지지해 주고 있다. 따라서 환경문제 요인의 경우 이해집단에 상관없이 공통적으로 갈등이 유발되는 것으로 사료된다.

5.3.2 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인

어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 경우 집단 이기주의 요인은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 높게 나타나, 마리나 개발 시 양식업종사자 집단에 비해 선주 집단이 집단 이기주의로 인한 갈등유발이 높다고 볼 수 있다. 이와 같은 결과는 어업종사자 내 소득에 따른 양극화가 심화되어 나타난 결과로 보인다. 최성애 등(2006)은 연구에서 어업종사자 내 양극화의 원인을 고수익 양식업의 성장과 생산시설 및 경영규모의 차이가 내부에서 소득 불평등 및 양극화의 원인으로 나타냈다. 또한, 최근에도 양식업은 어업종사자 어업형태 중 고소득을 올리는 어업형태로 나타났다(주간조선, 2014). 또한, 본 연구의 개방형 설문에서 제시된 추가의견에 대한 내용분석을 실시한 결과에서도 이와 같은 문제가 나타났다.

조업을 하는 우리로서는 현재의 어획량 감소 등으로 인해 선원들 임금주기도 힘듭니다. 그런데 마리나까지 개발되면 더 힘들어질 것입니다(선주).

Collection @ kmou

따라서 수산자원의 고갈로 소득이 감소하는 선주 집단의 경우 마리나 개발 시 양식업종사자 집단에 비해 환경적인 불규칙성과 생업에 대한 경제적 압박감이 이기주의적 성향으로 표출되어 집단 이기주의 요인이 높게 나타난 것으로 사료된다.

개발과정 배제 요인은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 높게 나타나, 마리나 개발 시 양식업종사자 집단에 비해 선주 집단이 개발과정 배제로 인한 갈등 유발이 높다고 볼 수 있다. 이와 같은 결과는 이해집단의 개발과정 배제 요인의 결과와 유사한 결과로서 어업종사자 내에서 선주 집단이 양식업종자자 집단보다 마리나 개발에 직접적인 이해관계에 있어 나타난 결과로 보인다. 특히, 우리나라의 경우 해안선 부근의 육지 면적이 좁아 대부분의 마리나 개발지역은 어항과 인접하거나, 어항을 기반으로 개발되는 경우가 빈번하다. 이 경우 선주 집단은 양식업종사자 집단에 비해 마리나 개발로 인해 직접적인 이해관계에 있는 이해집단으로서 개발과정에서 본인들의 의견이 반영될 경우 개발 이후에도 어업활동이 비교적 용이해지므로 양식업종사자 집단에 비해 개발과정 배제 요인이 높게 나타난 것으로 사료된다.

환경문제 요인은 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 높게 나타나, 마리나 개발 시 양식업종사자 집단에 비해 선주 집단이 환경문제로 인한 갈등유발이 높다고 볼 수 있다. 이와 같은 결과는 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부의 결과와 유사한 결과로서 마리나 개발로 인한 레저선박 증대에 따른 안전사고 발생을 우려해 나타난 결과로 보인다. 또한, 서동환과 강명구(2016)의 연구에서 마리나 개발에 따른 지역주민의 불만족 요인으로 안전사고 문제가 나타나 본 연구의 결과를 일부분 지지해 주고 있다. 따라서 환경문제 요인의 경우 직접적인 이해관계에 있는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 마리나 개발로 인한 안전사고 발생을 우려해 나타난 결과로 사료된다.

Collection @ kmou

5.3.3 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인

거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 차이의 경우 집단 이기주의 요인은 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다. 이와 같은 결과는 집단 이기주의 요인의 경우 거주 지역에 상관없이 나타나는 갈등으로 보인다. 그러나 집단 이기주의 요인의 경우 모든 거주 지역에서 평균값이 3점 이하로 나타나 추가적인 연구를 통해 재검증이 필요할 것으로 사료된다.

개발과정 배제 요인은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 높게 나타나, 마리나 개발 시 동해안권 지역에 비해 남해안권 지역이 개발과정 배제로 인한 갈등유발이 높다고 볼 수 있다. 개발과정 배제 요인은 마리나 개발의 추진단계에서 나타나는 갈등으로서 현재 동해안권 지역의 후포마리나의 경우 곧 1차 준공을 마무리할 예정에 있어 동해안권 지역의 개발과정 배제 요인으로 인한 갈등은 비교적 낮게 나타난 것으로 보인다. 이에 비해 남해안권 지역의 경우 개발 및 재개발 추진단계에 있어 이와 같은 결과가 나타난 것으로 보인다. 특히, 수영만 요트경기장은 호텔부지 문제로 개발사와 지역주민 간의 갈등으로 10년째 재개발이 추진되지 못하고 있다(노컷뉴스, 2019). 또한, 본 연구의 개방형 설문에서 제시된 추가의견에 대한 내용분석을 실시한 결과 창원지역에서도 이와 유사한 내용이 나타났다.

> *마리나가 개발된다는데 주민들에게는 아무런 이야기도 없다(남해안권 지역주민).*

따라서 남해안권의 경우 현재 개발 및 재개발 추진단계에 있고, 개발과정에서 갈등이 발생되고 있어 이와 같은 결과가 나타난 것으로 사료된다.

환경문제 요인은 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 높게 나타나, 마리나 개발 시 동해안권 지역에 비해 남해안권 지역이 환경문제로 인한 갈등유발이 높다고 볼 수 있다. 이와 같은 결과는 거주 지역별 찬·반 여부의 결과와 같은 결과로서 지역별 해양레저 관광개발에 대한 인식 차이로 인한 결과로 보인다.

Collection @ kmou

거주 지역별 찬·반 여부의 결과와 같이 동해안권의 경우 남해안권에 비해 마리나 개발에 긍정적이다. 마리나 및 해양관광산업은 고부가가치 산업으로서 호주 골드코스트 마리나의 경우 4,500여명의 일자리와 7억불이상의 지역경제 효과를 창출하였고(아시아투데이, 2016), 홍장원 등(2015)의 연구에서 우리나라 해양관광 소비지출의 총생산유발효과는 연간 42.2조 원이며, 부가가치 유발효과는 16.6조원 수준으로 추정하였다. 따라서 동해안권 지역의 경우 마리나 개발로 발생할 환경문제로 인한 갈등보다 개발을 통한 경제적 효과에 중요도를 더 부여하여 이와 같은 결과가 나타난 것으로 사료된다.

5.4 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형

마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형은 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다. 이와 같은 결과는 개발의 찬·반 여부별 갈등유형은 이익갈등과 가치갈등이 유사하게 나타나는 것으로 볼 수 있으나, 본 연구의 설문구성 시 설문대상자의 편의를 위해 갈등유형 문항을 명목척도로 구성함에 따른 오류로 볼 수도 있다. 따라서 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형의 경우 추가적인 연구를 통해 재검증이 필요할 것으로 사료된다.

5.5 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인

마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인 차이의 경우 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인 모두 마리나 개발 찬성집단보다 마리나 개발 반대집단이 높게 나타났다. 이와 같은 결과로 찬성집단에 비해 반대집단이 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인으로 인한 갈등유발이 높다고 볼 수 있다. 이명구(2011)의 연구에서도 개발에 따른 갈등원인에 대한 차이검증결과 모든 요인에 유의한 차이가 나타났고, 반대집단의 갈등원인에 대한 부정적인 인식이 강한 것으로 나타나 본 연구의 결과를 지지해 주고 있다. 따라서 마리나 개발에 대한 부정적 인식이 마리나 개발 갈등 발생에 많은 영향을 주는 것으로 사료된다.

Collection @ kmou

5.6 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향

이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향은 이해집단, 거주 지역, 갈등원인의 하위요인인 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인에서 마리나 개발 찬·반 여부에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이해집단에서는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 마리나 개발을 반대할 가능성이 약 4.4배 높은 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 마리나 개발 시 어업종사자 집단이 주로 개발을 반대하는 집단임을 알 수 있다. 이는 앞서 카이스퀘어 검증(Chi-square test)으로 분석한 연구가설 1-1의 결과와 동일한 결과로서 서로간의 연구결과를 지지해주고 있다. 또한, 연구가설 1-1, 2-1, 2-3의 논의에서 제시된 내용처럼 배타적 성향과 부정적 인식, 보상 문제, 어업종사자 집단의 이기주의 성향 등에서 나타난 결과로 볼 수 있다. 따라서 원활한 마리나 개발을 위해서는 이해집단 중 어업종사자 집단과의 갈등해결이 가장 중요할 것이다.

거주 지역에서는 서해안권 지역과 동해안권 지역이 각각 남해안권 지역보다 마리나 개발을 반대할 가능성이 약 .31배, 약 .24배 낮은 것으로 나타났다. 다시 말하면 남해안권 지역이 동해안권 지역과 서해안권 지역보다 마리나 개발을 반대할 가능성이 높다는 것이다. 이와 같은 결과는 마리나 개발 지역 중 남해안권 지역이 가장 반대가 높은 지역임을 알 수 있다. 이는 앞서 카이스퀘어 검증(Chi-square test)으로 분석한 연구가설 1-3의 결과와 동일한 결과로서 서로간의 연구결과를 지지해주고 있다. 또한, 연구가설 1-3, 2-3, 3-3의 논의에서 제시된 내용처럼 지역별 해양레저 관광개발에 대한 인식차이와 현재 개발 및 재개발 추진정도 차이에서 나타난 결과로 볼 수 있다. 따라서 전국적인 마리나 확충을 위해서는 서해안권과 동해안권보다 남해안권에 대한 갈등해결 노력이 더 필요할 것으로 사료된다.

갈등원인의 하위요인인 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인에서는 각각 갈등원인이 한 단계 증가할수록 마리나 개발을 반대할 가능성이 약 3.1배와 약 2.5배만큼 높아지는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 마리나 개발 시 발

Collection @ kmou

생하는 갈등을 해결하기 위해서는 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인에 대한 중요성을 제시한다. 이는 본 연구의 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위의 결과와 유사한 결과로서 서로간의 연구결과를 지지해 주고 있다. 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위에서는 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인이 공동 1순위로 나타났다. 그러나 로지스틱 회귀분석(Logistic Regression Analysis)을 통한 본 결과에서는 집단 이기주의 요인이 개발과정 배제 요인보다 개발을 반대할 가능성이 더 높게 나타나, 두 요인 간의 우선해결순위를 제시하면 집단 이기주의 요인이 1순위, 개발과정 배제 요인을 2순위로 나타낼 수 있다. 따라서 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인의 효과적인 해결이 마리나 개발에 중요한 영향을 미칠 것이고, 두 요인 중 집단 이기주의 요인의 효과적인 해결이 더 중요할 것으로 사료된다.

Collection @ kmou

5.7 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안

5.7.1 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위

델파이 분석을 통해 도출된 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위는 1순위 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인, 3순위 환경문제 요인으로 나타났다.

이와 같은 결과는 전문가집단의 관점에서 마리나 개발 시 발생하는 갈등해결을 위해서는 해양쓰레기 증가, 입·출항 불편함, 안전사고 위험의 증대와 같은 원인으로 발생하는 환경문제 요인보다 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인의 해결이 우선되어야함을 시사하고 있다. 또한, 로지스틱 회귀분석(Logistic Regression Analysis)을 통해 분석한 본 연구의 연구가설 6의 결과 중 갈등원인의 하위요인인 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인이 마리나 개발 찬·반 여부에 미치는 영향과 유사한 결과가 도출되어 서로간의 연구결과를 지지해주고 있다. 따라서 이상의 결과를 종합하면 효과적으로 마리나 개발 시 발생하는 갈등을 해결하기 위해서는 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인의 해결을 우선적으로 진행한 후 환경문제 요인의 해결을 도모하는 것이 적절할 것으로 사료된다.

5.7.2 델파이 분석을 통한 집단 이기주의 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 집단 이기주의 요인을 해결하기 위한 우선순위는 1순위 협의체 구성, 2순위 인식개선 교육 및 지원, 3순위 마리나 파급효과 홍보, 4순위 분쟁조정 중개인 선임, 5순위 조합구성을 통한 수익창출로 나타났다.

집단 이기주의 요인의 해결을 위해서는 우선적으로 이해집단의 대표들을 주축으로 협의체를 구성하여 이해집단 간 지속적인 의사소통과 의견조율이 선행되어야 하고, 이와 함께 해양레저에 대한 부정적인 인식을 개선하여 상생방안을 제시할 수 있는 교육이 필요할 것이다. 이와 같은 노력이 선행된 후에는 마

Collection @ kmou

리나의 실질적인 파급효과에 대한 홍보를 통해 이해집단의 이점을 알아보고, 개발과정에서 발생되는 크고 작은 갈등의 경우 분쟁조정 중개인을 통해 합의점을 도출하는 것이 효과적인 갈등해결방안일 것이다. 또한, 일부 갈등이 봉합되고 개발이 진행된 이후에는 마을기업이나 협동조합 형태의 조합을 구성하여 마리나 관련 사업을 통한 이해집단의 수익창출 방안 모색이 필요할 것이다.

일본 쇼난 지방의 마리나의 경우 이해집단과의 공조방안으로 협의체구성을 통한 상호 협약 및 안전항해 등에 관한 상호교류, 분쟁 발생 시 중개인의 분쟁조정을 이미 시행하고 있어(김성귀와 홍장원, 2006) 국내 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결에 적용가능 한 선진사례로 볼 수 있다. 또한, 김형태 등(2006)과 박상우 등(2014)의 연구에서도 협의체 구성을 통한 갈등해결방안을 제시하고 있어 본 연구의 결과를 지지하고 있다.

이재형 등(2019)은 갈등해결방안으로 지역 주민과의 신뢰 형성 및 인식 개선을 위한 주민교육을 제시하였고, 박상우 등(2014)은 협의체구성을 통한 갈등해결 이외에도 교육을 통한 해결방안을 제시하고 있어 본 연구의 결과를 지지하고 있다. 박상우 등(2014)은 단순히 이해집단에 대한 인식개선과 상생방안을 제시하는 교육만을 진행하는 것이 아닌 일반적인 교육과 더불어 교육을 통한 갈등관리 전문가를 양성하는 방안도 고려하였다. 본 연구에서도 일반적인 인식개선 및 상생방안 제시를 위한 교육뿐만이 아닌 갈등관리 전문가를 양성할 수 있는 교육이 동반될 경우 보다 효과적으로 갈등을 해결할 수 있을 것으로 보다 효과적으로 추진할 것으로 사료된다.

한편, 김성귀와 홍장원(2006)의 연구에서는 조합구성을 통한 수익창출방안을 해결방안으로 제시하여 본 연구의 결과를 지지하였다. 그리고 본 연구의 개방형 설문에서 제시된 추가의견에 대한 내용분석을 실시한 결과 마리나 파급효과 홍보와 유사한 해결방안이 나타났다.

> *마리나가 들어오면 실질적으로 우리지역에 어떠한 도움이 되고 어떠한 이득이 있는지를 명확한 근거를 토대로 주민들에게 알려야한다(동해안권 일반주민).*

Collection @ kmou

5.7.3 델파이 분석을 통한 개발과정 배제 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 개발과정 배제 요인을 해결하기 위한 우선순위는 1순위 개발계획 정보제공, 2순위 개발계획 참여, 3순위 마리나 개발 조정위원회 도입, 4순위 지역숙원 사업지원으로 나타났다.

개발과정 배제 요인의 해결을 위해서는 우선적으로 주기적인 사업설명회나 공청회 개최를 통해 이해집단에게 개발계획 및 개발과정에 대한 지속적인 정보제공이 선행되고, 이와 함께 이해집단의 대표들이 개발계획과정에 참여할 수 있어야 할 것이다. 이와 같은 노력이 선행된 이후에는 이해집단과 외부전문가로 구성된 마리나 개발 조정위원회를 도입하여 마리나 개발과정의 투명성을 제고하여야 하고, 일방향의 금전적인 보상이 아닌 실현가능 예산 및 사업의 타당범위 내에서 지역숙원사업을 지원하여 이해집단과의 갈등 해결방안 모색이 필요할 것이다.

김형태 등(2006)의 연구에서는 갈등해결을 위해서 이해관계자 간의 의견차를 메울 수 있는 실효성 있는 정책설명회와 공청회의 실시와 이해집단의 의견을 수렴할 수 있는 의견공모제를 의무화를 제시하였고, 이명구(2011)의 연구에서도 갈등해소를 위한 추진방향으로 이해관계자의 참여를 통한 계획을 선정하였다. 장원경 등(2018)의 연구에서는 공청회개최와 주민참여제도를 통한 갈등관리방안을 제시하였다. 또한, 박상우 등(2014)의 연구에서는 갈등관리를 위한 갈등관리 조정기구의 설치를 제시하였고, 강명구(2013)의 연구에서는 불만족에 따른 해결방안으로 마을회관 건립을 통한 지역주민 혜택을 제시하여 본 연구의 결과를 지지하고 있다.

5.7.4 델파이 분석을 통한 환경문제 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 환경문제 요인을 해결하기 위한 우선순위는 1순위 안전관리체계 구축, 2순위 통항관리체계 구축, 3순위 어장피해 축소방안, 4순위 환경개선사업 추진으로 나타났다.

환경문제 요인의 해결을 위해서는 우선적으로 마리나 내에 발생할 수 있는

Collection @ kmou

안전사고를 미연에 방지할 수 있는 안전관리 체계의 구축이 선행되어야 하고, 이와 함께 어항과 인접하게 개발되는 우리나라 마리나의 특성상 어항과의 추돌로 인한 안전사고를 방지하기 위한 통항관리체계를 구축이 필요할 것이다. 이와 같은 노력이 선행된 이후에는 야간에도 어장을 식별 가능한 점등시설 설치와 마리나 주변지역 해도 배포를 통한 어장 피해 축소방안을 추진하고, 주기적인 환경개선 사업을 진행하여 해결방안 모색이 필요할 것이다.

김화영 등(2015)의 연구에서는 마리나 안전관리 항목의 중요도 평가에서 본 연구의 안전관리체계 구축과 유사한 항목인 안전관리기술을 중요도 2순위로 평가하여 안본 연구의 결과를 지지하고 있다. 또한, 일본 쇼난 지방의 마리나의 경우 이해집단과의 공조방안으로 보관정과 어선과의 항로를 구분하는 통항관리체계를 시행 중에 있고, 해상항해에 관하여 마리나 이용자에게 매너와 규칙 등을 지도하는 어장피해 축소방안을 시행 중에 있어(김성귀와 홍장원, 2006) 국내 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결에 적용가능 한 선진사례로 볼 수 있다. 그리고 본 연구의 개방형 설문에 제시된 추가의견에 대한 내용분석을 실시한 결과 어장피해 축소방안과 환경개선사업 추진과 유사한 해결방안이 나타났다.

지역 어장의 위치 등이 기입된 해도를 마리나 이용객들에게 공유해 갈등을 줄여야 한다(동해안권 레저업종사자).

분기별 해양 정화활동을 수행하여야 한다(서해안권 일반주민).

Collection @ kmou

제 6 장 결론 및 제언

6.1 결론

본 연구는 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형과 갈등원인에 대한 분석을 토대로 해결방안을 제시함으로서 정부가 추진하는 마리나 개발을 촉진하고, 해양레저관광산업 활성화에 기여하기 위하여 설문조사와 델파이 분석을 실시하여 다음과 같은 결론을 도출하였다.

1) 인구통계학적 특성별 마리나 개발 찬·반 여부는 차이가 나타났다.

이해집단별 마리나 개발 찬·반 여부는 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 반대가 더 높게 나타났다. 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 찬·반 여부는 선주 집단이 양식업종사자 집단보다 반대가 더 높게 나타났다. 거주 지역별 마리나 개발 찬·반 여부는 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 반대가 더 높게 나타났다.

2) 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 부분적으로 차이가 나타났다.

이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등유형은 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 이익갈등이 높게 나타났다.

3) 인구통계학적 특성별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 부분적으로 차이가 나타났다.

이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 하위요인인 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인에서 어업종사자 집단이 일반주민 집단보다 더 높게 나타났다. 어업종사자들의 어업형태별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 하위요인인 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인에서 선주 집

Collection @ kmou

단이 양식업종사자 집단보다 더 높게 나타났다. 거주 지역별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인은 하위요인인 개발과정 배제 요인에서 남해안권 지역이 동해안권 지역보다 더 높게 나타났다.

4) 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형은 차이가 나타나지 않았다.

마리나 개발 찬·반 여부별 갈등유형은 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다.

5) 마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인은 차이가 나타났다.

마리나 개발 찬·반 여부별 갈등원인의 모든 하위요인에서 마리나 개발 찬성집단보다 마리나 개발 반대집단이 더 높게 나타났다.

6) 이해집단, 거주 지역, 갈등유형, 갈등원인은 마리나 개발 찬·반 여부에 부분적으로 영향을 미쳤다.

이해집단, 거주 지역, 갈등원인의 하위요인인 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인이 마리나 개발 찬·반 여부에 영향을 미치는 것으로 나타났다.

7) 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 추가의견

어업종사자 집단은 마리나 개발로 인한 경제적 손실, 소외, 어구손실 등을 제시하였고, 레저업종사자 집단은 마리나 개발로 인한 소음공해, 교통 혼잡 등을 제시하였다. 일반주민 집단은 해수욕장 및 해변 이용의 불편함 발생, 주차난, 땅값폭등으로 인한 지역민 사이의 갈등야기, 교통량 증가로 인한 교통사고 발생률 증가 등을 추가의견으로 제시하였다.

8) 이해집단별 마리나 개발 시 발생하는 갈등 해결방안 추가의견

어업종사자 집단은 입·출항 시간대 구분, 보상, 해경의 지속적인 어구훼손 단속, 협의체 구성, 환경소양 교육 및 철저한 쓰레기 투기단속 등의 해결방안을 제시하였고, 레저업종사자 집단은 협의체 구성, 마리나 주차장 무료개방, 개발규모

Collection @ kmou

축소, 해도공유를 통한 상생방안 등의 해결방안을 제시하였다. 일반주민 집단은 협의체 구성, 마리나 개발로 인한 실질적 이득, 해수욕장 및 해변 이용 제제 금지, 기존상권 보호 대책, 분기별 해양 정화활동, 정부차원의 부동산 폭등 제제, 마리나 진출입로 주면 및 도로에 많은 과속방지턱 설치 등을 해결방안으로 제시하였다.

9) 델파이 분석을 통한 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인의 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인별 우선해결순위는 1순위 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인, 3순위 환경문제 요인으로 나타났다.

(1) 델파이 분석을 통한 집단 이기주의 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 집단 이기주의 요인을 해결하기 위한 우선순위는 1순위 협의체 구성, 2순위 인식개선 교육 및 지원, 3순위 마리나 파급효과 홍보, 4순위 분쟁조정 중개인 선임, 5순위 조합구성을 통한 수익창출로 나타났다.

(2) 델파이 분석을 통한 개발과정 배제 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 개발과정 배제 요인을 해결하기 위한 우선순위는 1순위 개발계획 정보제공, 2순위 개발계획참여, 3순위 마리나 개발 조정위원회 도입, 4순위 지역숙원사업지원으로 나타났다.

(3) 델파이 분석을 통한 환경문제 요인 해결방안

델파이 분석을 통해 도출된 갈등원인의 하위요인인 환경문제 요인을 해결하기 위한 우선순위는 1순위 안전관리체계구축, 2순위 통항관리체계구축, 3순위 어장피해 축소방안, 4순위 환경개선사업 추진으로 나타났다.

Collection @ kmou

6.2 제언

본 연구의 결과와 더불어 정부가 추진하는 마리나 개발을 촉진하고, 해양레저 관광산업 활성화를 위해서는 다음과 같은 사항이 전재되어야 할 것이다.

첫째, 본 연구에서는 이익갈등과 가치갈등으로 나타낸 갈등유형을 조금 더 구체화 하고, 본 연구에서는 연구대상의 편의를 위해 명목척도로 구성된 갈등유형의 설문문항을 등간척도로 구성하여 진행되는 연구가 필요할 것이다.

둘째, 본 연구에서는 연구결과의 평균값이 전반적으로 낮게 나타났다. 이는 실제 갈등이 존재 하지 않는 것으로 볼 수 있으나, 개방형 설문에서 제시된 추가의견을 분석해 보면 많은 갈등이 존재하는 것으로 확인된다. 이와 같은 결과를 보완하기 위해 후속연구에서는 연구대상지의 주기적인 방문을 통해 연구대상자들과 라포(rapport)를 형성하고, 조사원과 응답자 간 1:1로 진행되는 연구가 필요할 것이다.

셋째, 후속연구에서는 어촌지역의 폐쇄적인 특징과 대다수의 지역주민이 고령인 점을 고려하여 참여관찰과 심층면담 형식의 질적 연구를 포함한 다양한 연구방법 설계가 필요할 것이다.

넷째, 본 연구에서는 델파이 분석을 통해 전문가 집단이 인식하는 갈등원인의 해결방안을 제시하였으나, 후속연구에서는 보다 다양한 집단이 인식하는 갈등 해결방안에 대한 제시가 필요할 것이다.

Collection @ kmou

참고문헌

학술지논문

권해수, 1994. 주민의 집단행동과 지역이기주의 극복방안 연구. *한국사회와 행정연구,* 5(1), pp. 305-319.

김남조, 2003. 눈꽃열차가 산촌 지역사회에 미친 관광영향. *관광연구논총,* 15, pp. 67-87.

김도희, 2001. 지방정부와 주민간 입지갈등의 갈등유발요인에 관한 연구. *한국정책학회보,* 10(1), pp. 165-188.

김민곤, 천지은, 최은호, 2016. 구룡마을 개발갈등사례 분석. *공존협력연구,* 2(2), pp. 49-74.

김성귀, 2009. 항만 내 마리나 개발 방안. *해운물류연구,* 25(1), pp. 145-166.

김정하, 2009. 한국 블루투어리즘의 갈등과 해소방안: 일본 그린투어리즘 및 블루투어리즘과의 비교를 겸해. *동북아 문화연구,* 1(21), pp. 213-229.

김홍섭, 2013. 해양레포츠 확산을 위한 마리나항만 개발과 활성화 전략. *한국항만경제학회지*, 29(1), pp. 215-245.

김화영, 이창현, 유영현, 2015. 계층분석법을 이용한 마리나 안전관리 항목의 우선순위 선정에 관한 연구. *Crisisonomy,* 11(2), pp. 29-48.

박기관, 2016. 골프장개발 입지를 둘러싼 갈등영향요인과 해결방안 연구: 강원도 홍천군 골프장개발 갈등사례를 중심으로. *한국지방자치학회지*, 28(1), pp. 155-180.

서동환, 강명구, 2016. 마리나 개발에 따른 지역주민의 불만족 요인 탐색. *한국*

Collection @ kmou

체육과학회지, 25(3), 265-276.

서동환, 김우성, 2010. 경인지역 마리나 시설에 따른 지역주민의 삶의 변화. *한국스포츠사회학회지,* 23(1), pp. 139-162.

신용석, 이태희, 2005. 지역축제 이해집단 분석틀을 위한 탐색적 연구. *관광학연구,* 28(4), pp. 295-312.

유성희, 2016. 마리나항만 개발사업과 어업손실보상. *일감부동산법학,* 13, pp. 139-172.

이재형, 2012. 마리나 개발 적정수요와 입지선정의 중요도에 관한 연구. *해양환경안전학회지,* 18(5), pp. 406-415.

이재형, 김지선, 김남규, 2019. 어촌지역개발사업 과정 중 나타나는 갈등양상과 해결방안: 어촌뉴딜300사업을 중심으로. *해양정책연구*, 34(2), pp. 113-138.

장원경, 이선우, 김광구, 2018. 공공갈등관리를 위한 주민참여제도 개선방안 연구. *저스티스,* 166, pp. 257-300.

정용덕, 2010. 공공갈등과 정책조정 연구. *행정논총,* 48(4), pp. 1-30.

최병학, 신기원, 이준건, 이준석, 전오진, 2014. 행위주체별 갈등유형 및 갈등대응인식에 관한 조사연구. *한국갈등관리연구,* 1(1), pp. 3-32.

최영찬, 2009. 마을어장 이용에 따른 어촌계와 주민간의 갈등 해소 방안 연구. *수산해양교육연구,* 21(4), pp. 568-575.

최지연, 2008. 연안 공공갈등 관리의 이론적 검토와 시사점. *(월간)해양수산,* 289, pp. 22-39.

Dirks, K.T., & Ferrin, D.L., 2002. Trust in leadership: Meta-analytic findings and implications for research and practice. *Journal of Applied Psychology*, 87(4), pp. 611-628.

Marx, K. & Engels, F., 1848. Manifesto of the Communist party. *The Marx-Engels Reader*, pp. 469-500.

Collection @ kmou

Pondy, L.R., 1967. Organizational conflict: Concepts and models. *Administrative Science Quarterly,* pp. 296-320.

Rahim, M.A., 1983. A measure of styles of handling interpersonal conflict. Academy of Management journal, 26(2), pp. 368-376.

Sautter, E.T. & Leisen, B., 1999. Managing stakeholders a tourism planning model. *Annals of Tourism Research,* 26(2), pp. 312-328.

학위논문

강명구, 2013. *해양레저스포츠시설로서 마리나 개발에 따른 지역주민의 의식변화.* 박사학위논문. 인천: 인하대학교.

강영국, 2010. *민간주도 농어촌개발 사업에 따른 주민갈등 해소방안 연구.* 석사학위논문. 서울: 성균관대학교.

김기택, 2000. *지방정부간 갈등형성 영향요인에 관한 연구.* 박사학위논문. 서울: 광운대학교.

김성경, 2015. *메가 스포츠이벤트에 대한 지역주민의 영향지각이 주민지지에 미치는 영향.* 석사학위논문. 서울: 한양대학교.

김영준, 2007. *관광개발 갈등과정과 인과관계 분석.* 박사학위논문. 수원: 경기대학교.

김주연, 2009. *장소애착심이 스포츠이벤트에 대한 지역주민의 인식과 지지도에 미치는 영향.* 석사학위논문. 서울: 경희대학교 대학원.

김찬환, 2017. *군사시설 입지를 둘러싼 갈등과 해결방안.* 박사학위논문. 광주: 조선대학교.

김창완, 2011. 마*리나 항만 개발의 문제점 및 개선방안에 관한 연구.* 석사학위논문. 서울: 한양대학교.

박규태, 2012. *한강의 지형적 특성을 고려한 마리나 개발방향에 관한 연구.* 박

Collection @ kmou

사학위논문. 남원: 서남대학교.

박재덕, 2013. *해양레저관광 마리나 이해집단 협력관계의 관계성과와 개발성과 및 개발지지도 구조 연구.* 박사학위논문. 서울: 경희대학교.

박지훈, 2007. *새만금 해양관광지개발에 따른 갈등에 관한 연구.* 석사학위논문. 서울: 경기대학교.

서종렬, 2018. *해양레저관광 중심의 부산지역 마리나 조성 방안 연구.* 석사학위논문. 부산: 부산대학교.

송병화, 2010. *해양레저마리나 최적입지 선정을 위한 평가지표 개발에 관한 연구.* 석사학위논문. 목포: 목포해양대학교.

송재호, 1996. *지방정부의 관광정책 이해집단간 갈등관리에 관한 연구.* 박사학위논문. 수원: 경기대학교.

양희원, 2017. *관광개발과 지역갈등: 메가 이벤트를 중심으로.* 박사학위논문. 춘천: 강원대학교.

이명구, 2011. *지역관광개발 갈등관리 연구: 제주 올레길 중심.* 박사학위논문. 수원: 경기대학교.

이현주, 2005. *지역개발사업에서의 갈등관리방안 연구.* 석사학위논문. 성남: 경원대학교.

이형하, 2013. *항만재개발지구의 마리나 개발에 관한 연구.* 박사학위논문. 부산: 한국해양대학교.

장재용, 2013. *여가 및 해양스포츠 활성화를 위한 아라뱃길 아라마리나의 공리주의적 접근.* 박사학위논문. 부산: 부산대학교.

보고서

국토해양부, 2010. *제1차 마리나 항만 기본계획,* 서울: 국토해양부

김성귀, 홍장원, 2006. *다기능 어항에서의 마리나 조성방안 연구,* 부산: 한국해

Collection @ kmou

양수산개발원.

김형태, 한광석, 김찬, 2006. *항만을 둘러싼 갈등요인과 해결방안 연구,* 부산: 한국해양수산개발원.

나태준, 박재희, 2004. *갈등해결의 제도적 접근: 현갈등해결의 제도적 접근: 현행 갈등관련 제도분석 및 대안,* 서울: 한국행정연구원.

박상우, 이승우, 이호림, 2014. *어촌공동체 마을공동사업의 갈등관리 방안 연구,* 부산: 한국해양수산개발원.

옥영수, 2004. *어촌의 구조변화와 향후 어업 및 어촌정책 방향,* 부산: 한국해양수산개발원.

윤종설, 2012. *사회적 집단갈등의 영향요인과 해결방안에 관한 연구,* 서울: 한국행정연구원.

윤종설, 박태형, 2007. *정책과정에서의 갈등관리체제 구축방안: Governance 관점의 정책사례 분석을 중심으로,* 서울: 한국행정연구원.

이민규, 조소희, 이수영, 최건우, 유승훈, 2012. *마리나항만 개발 · 운영의 경제적 타당성 분석 연구,* 부산: 한국해양수산개발원.

이승우, 홍장원, 이윤정, 2008. *어촌관광을 통한 어촌 활성화 방안,* 부산: 한국해양수산개발원.

주재복, 한부영, 2006. *갈등유형별 협력적 로컬 거버넌스의 구축방안,* 원주: 한국지방행정연구원.

채동렬, 박준모, 조용준, 2010. *어촌계 소득증대 방안,* 서울: 수산경제연구원.

최성애, 홍현표, 김봉태, 2006. *어촌의 양극화 실태와 정책과제,* 부산: 한국해양수산개발원.

해양경찰, 2018. *2018 해양경찰백서,* 서울: 해양경찰.

해양수산부, 2015. *마리나업 창업가이드북,* 서울: 해양수산부.

Collection @ kmou

해양수산부, 2019a. *전국 마리나항만 현황,* 서울: 해양수산부.

홍장원, 장정인, 윤인주, 이정아, 2015. *해양레저·관광의 사회 경제적 파급효과와 지표 개발에 관한 연구,* 부산: 한국해양수산개발원.

ICOMIA(International Council of Marine Industry Association), 2018. *Recreational Boating Industry Statistics 2017,* Egham: ICOMIA.

도서

박동서, 1989. *한국행정론.* 법문사.

박호숙, 1996. *지방자치단체의 갈등관리.* 다산출판사.

심준섭, 허식, 이한영, 손병권, 2008. *협상의 이해.* 박영사.

지삼업, 1996. *내일의 파도를 향하여.* 해원.

최해진, 2004. *갈등의 구조와 전략.* 두남.

현승일, 1991. *사회학.* 박영사.

Blake, R.R. & Mouton, J.S., 1964. *The managerial grid.* Gulf Publishing.

Bryson, J.M. & Crosby, B.C., 1992. *Leadership for the common good: Tackling public problems in a shared-power world.* Jossey-Bass.

Coser, Lewis. A., 1956. *The Function of Social Conflict.* The Free Press.

Darendorf, R., 1971. *Out of Utopia: Toward a Reorientation of Sociological Analysis.*

Dlugos, Gunter., 1959. *The Relationship between Changing Value System Conflicts, and Conflict-handling in the Enterprise Sector.* Walter de Gruyter.

Freeman, R.E., 1984. *Strategic management: A stakeholder approach.* Pitman.

Gray, B., 1989. *Collaborating: Finding common ground for multiparty problems.*

Kuroyanagi, Akio., 1999. *해양성 레크리에이션 시설,* 도서출판 과학기술.

Collection @ kmou

March, J.G. & Simon, H.A., 1958. *Organizations.* John Wiley & Sons.

Minnery, J.R., 1985. *Conflict management in urban planning.* Gower Publishing Company.

Mitchell,. B., 1997. *Resource and environment management.* Longman.

전자기록물

경북일보, 2019. [바다로미래로] 후포 '리조트형 마리나항만' 조성. [Online] (Updated 28 February 2019) Available at: http://www.kyongbuk.co.kr/news/articleView.html?idxno=1054652 [Accessed 3 Srptember 2019].

노컷뉴스, 2019. '10년 표류' 수영만요트경기장 재개발사업, 본격화 하나. [Online] (Updated 14 January 2019) Available at: https://www.nocutnews.co.kr/news/5089412 [Accessed 15 November 2019].

미디어당진, 2017. 왜목마리나 항만 개발 기대감 UP. [Online] (Updated 25 July 2016) Available at: http://media.dangjin.go.kr:8080/web/detail/4984;jsessionid=68B22FCC6F78351BCB19F7744436D465 [Accessed 5 August 2019].

아시아투데이, 2016. [칼럼] 규제 프리존으로 해양관광산업에 돛을 달자. [Online] (Updated 12 May 2016) Available at: http://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20160511010005044&ref=search [Accessed 13 November 2019].

오마이뉴스, 2019. 지지부진한 왜목 마리나항 조성 사업... 애타는 주민들. [Online] (Updated 13 July 2019) Available at: http://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0002553562 [Accessed 15 November 2019].

윤학배, 2016. 즐기는 바다, 해양레저강국으로의 도약을 기대한다. [Online] (Updated 6 April 2016) Available at: http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=615&boardKey=2&articleKey=11646 [Accessed 5 August 2019].

주간조선, 2014. 연봉 수억원 귀농이 아니라 이젠 귀어다. [Online] (Updated 21

Collection @ kmou

April 2014) Available at: http://weekly.chosun.com/client/news/viw.asp?ctcd=C01&nNewsNumb=002303100014 [Accessed 13 November 2019].

충청게릴라뉴스, 2019. 천수만 해상 어선-레저보트 충돌. [Online] (Updated 22 October 2019) Available at: http://www.ccgnews.kr/news/articleView.html?idxno=2337 [Accessed 13 November 2019].

코리안 투데이, 2019. 여수해경 · 낚싯배-어선 충돌에 레저보트 예인까지 사고 대응에 분주한. [Online] (Updated 17 October 2019) Available at: http://m.koreantoday. or.kr/a.html?uid=17032 [Accessed 13 November 2019].

해양수산부, 2018. “어촌의 새로운 시대를 연다!” -해수부 2019년도 ‘어촌뉴딜 300’ 사업대상지 70개소 선정·발표-. [Online] (Updated 18 December 2018) Available at: http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=971&boardKey=10&articleKey=24200 [Accessed 5 August 2019].

해양수산부, 2019b. 해양레저관광 분야에서 5년간 3천개 신규 일자리 만든다. [Online] (Updated 15 May 2019) Available at: http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=971&boardKey=10&articleKey=26195 [Accessed 13 November 2019].

현대해양, 2019. 레저보트, 안전관리 시급하다. [Online] (Updated 10 March 2019) Available at: http://www.hdhy.co.kr/news/articleView.html?idxno=9162 [Accessed 13 November 2019].

KNN, 2016. 수영 요트경기장 호텔 부지 결정 또 연기. [Online] (Updated 11 March 2016) Available at: http://www.knn.co.kr/84249 [Accessed 15 November 2019].

PMG 지식엔진 연구소, 2017. 욜로. [Online] (Updated 22 May 2017) Available at: http://www.pmg.co.kr [Accessed 5 August 2019].

Collection @ kmou

<부록 1> 마리나 개발지역 주민대상 설문지

안녕하십니까?

저는 한국해양대학교 해양스포츠과학전공 석사과정 학생입니다.

본 설문조사는 해양레저스포츠시설로서 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 및 갈등유형분석을 통한 해결방안을 도출하고자 실시하는 연구입니다.

귀하께서 응답해주신 자료는 반드시 익명으로 처리하여 비밀을 보장하고, 본 연구의 목적으로만 사용될 것임을 약속드립니다.

바쁘신 중에도 설문조사에 시간을 할애해 주셔서 진심으로 감사드립니다.

2019년 9월

한국해양대학교 해양스포츠과학전공

연 구 자: 김 남 규

지도교수: 이 재 형

I. 다음은 귀하의 **인구통계학적 특성**을 알아보기 위한 내용입니다. 해당되는 문항에(√ 또는 ○) 표기해 주십시오.

1. 귀하의 성별은?

① 남자 ② 여자

2. 귀하의 연령은?

① 30대 이하 ② 40대 ③ 50대 ④ 60대 ⑤ 70대 이상

Collection @ kmou

3. 귀하의 연평균 소득수준은?

① 2,000만원 이하 ② 2,000~3,500만원 ③ 3,500~5,000만원 ④ 5,000만원 이상

4. 다음 중 귀하가 해당되는 집단은?

① 어업종사자 ② 레저업종사자 ③ 일반주민 ④ 기타( )

'① 어업종사자'로 응답한 경우 ☞ 4-1, 4-2, 4-3번 문항으로 이동

'② 레저업종사자'로 응답한 경우 ☞ 4-4, 4-5번 문항으로 이동

4-1. 현재 귀하의 어촌계 가입여부는?

① 가입(어촌계원) ② 비가입(비어촌계원)

4-2. 귀하의 어업형태는?

① 선주 ② 일반조업종사자 ③ 양식업

④ 수산가공업 ⑤ 나잠업 ⑥ 기타( )

4-3. 귀하의 어업종사기간은?

(년)

4-4. 현재 귀하가 종사하고 있는 레저업의 형태는?

① 요트 ② 스킨스쿠버 ③ 낚시 ④ 서핑 ⑤ 기타( )

4-5. 현재 종사하시는 레저업의 종사기간은?

(년)

5. 귀하의 현재 거주지역은?

① 경기도 화성시 ② 경상북도 울진군 ③ 부산광역시

④ 충청남도 당진시 ⑤ 경상남도 창원시 ⑥ 기타( )

6. 귀하의 현재 거주지역의 거주기간은?

(년)

Collection @ kmou

Ⅱ. 다음 내용은 **정부에서 해양레저수요에 대한 선제적 대응과 지역경제 활성화를 위해 추진하는 마리나 개발에 대한 귀하의 찬반여부**를 알아보기 위한 설문으로 귀하께서 생각하시는 고견을 (①, ② 중 하나) 선택해 주십시오.

① 나는 정부에서 추진하는 마리나 개발을 찬성한다.

② 나는 정부에서 추진하는 마리나 개발을 반대한다.

Ⅲ. 다음의 설문지에 제시된 내용은 **마리나 개발로 인한 갈등의 유형**을 알아보기 위한 설문으로 귀하께서 생각하실 때 **갈등의 발생에 중요한 영향**을 끼치는 항목에 (①, ② 중 하나) 표기해 주십시오.

① **A**

경제적 이익과 관련된 갈등으로 집단사이의 **사적인 이익과 경제적 배분 문제**로 발생되는 갈등

- 보상의견 불일치
- 개발계획 갈등
- 개발정보 미공유

② **B**

서로 양보할 수 없는 가치를 앞세우는 갈등으로 사회구성원들의 **가치관 차이**에서 발생되는 갈등

- 개발·보존 갈등
- 환경·가치규제 갈등
- 의사표현의 기회 상실

Collection @ kmou

Ⅳ. 다음은 **우리가 주로 사용하는 어항에 마리나가 개발 된다면 우리는 어떠한 생각을 하는가**에 대한 설문으로서 **마리나 개발로 인한 갈등원인**을 알아보기 위한 세부문항입니다. 귀하께서 생각하시는 고견을 각 문항에 (√ 또는 ○) 표기해 주십시오.

문 항	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	그렇다	매우 그렇다
1. 마리나가 개발되면 지역발전을 저해 시킬 것이다.	①	②	③	④	⑤
2. 마리나가 개발되면 나에게 손해를 줄 것이다.	①	②	③	④	⑤
3. 마리나가 개발되면 시설확장으로 해상이동경로가 늘어나 유류비가 증가할 것이다.	①	②	③	④	⑤
4. 마리나 개발정보는 지역민과 이해집단에게 투명하게 제공되고 있다.	①	②	③	④	⑤
5. 마리나 개발 계획수립절차는 공정하게 이루어지고 있다.	①	②	③	④	⑤
6. 마리나 개발과정에 있어 충분한 보상이 제공되고 있다.	①	②	③	④	⑤
7. 마리나가 개발되면 레저선박 통행이 증가해 수질이 오염될 것이다.	①	②	③	④	⑤
8. 마리나가 개발되면 해양쓰레기가 증가할 것이다.	①	②	③	④	⑤
9. 마리나가 개발되면 입·출항이 불편해질 것이다.	①	②	③	④	⑤
10. 마리나가 개발되면 안전사고의 위험이 증가할 것이다.	①	②	③	④	⑤
11. 마리나가 개발되면 항구 및 해상이용에 제약요소가 많아질 것이다.	①	②	③	④	⑤

Collection @ kmou

V. 귀하께서 생각하시는 **마리나 개발로 인해 발생 가능한 갈등원인과 해결방안** 에 대한 추가적인 고견이 있으시면 아래에 작성 부탁드립니다.

갈등원인 :

해결방안 :

***** 설문에 응해 주셔서 진심으로 감사드립니다. *****

Collection @ kmou

<부록 2> 델파이 분석용 1차 설문지

안녕하십니까?

저는 한국해양대학교 해양스포츠과학전공 석사과정 학생입니다.

우선 바쁘신 와중에도 본 조사에 협조해주셔서 진심으로 감사의 말씀드립니다.

본 연구는 마리나 개발 시 발생하는 갈등에 관한 연구로서 델파이 조사를 통해 전문가집단의 관점에서 갈등의 원인에 따른 해결방안을 도출하고자 합니다.

델파이 조사 이전에 마리나 개발지역 및 개발예정지역 5곳의 어업종사자, 레저업종사자, 일반지역주민을 대상으로 마리나 개발 시 발생하는 갈등의 원인 및 유형을 도출하였습니다. 기 도출된 갈등의 원인은 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인으로 나타났습니다. 이러한 결과를 중심으로 도출된 3가지 갈등원인에 따른 해결방안을 도출하고자 전문가 집단을 대상으로 델파이 조사를 진행하고자 합니다.

귀하께서 응답해주신 자료는 반드시 익명으로 처리하여 비밀을 보장하고, 본 연구의 목적으로만 사용될 것임을 약속드립니다. 바쁘신 와중에도 본 조사에 시간을 할애해 주셔서 다시 한 번 감사드립니다.

2019년 10월

한국해양대학교 해양스포츠과학전공
연 구 자: 김 남 규
지도교수: 이 재 형

I. 귀하께서 해당되시는 부분에 (√ 또는 ○) 표기해 주십시오.

1. 다음 중 귀하가 속하는 집단은?

① 학계(교수 및 박사학위소지자) ② 마리나 운영자 또는 임원

③ 정부기관(공무원) ④ 기타( )

2. 귀하의 관련업계 근무 경력은? (_____년)

Collection @ kmou

Ⅱ. 귀하께서는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 중 **집단 이기주의 요인의 하위요인**에 대한 **해결방안**에 대하여 제시된 내용 중 **중요도에 따른 우선순위를 순차적**으로 적어주시고, 아래에 제시된 해결방안 이외의 고견이 있으실 경우 **기타 란에 상세한 내용을 기입해 주십시오**.

구 분	세 부 내 용
갈등원인 (집단 이기주의 요인)	• 마리나 개발 및 해양레저에 대한 부정적 인식 • 마리나 개발로 인한 개인 및 집단의 피해의식

	해 결 방 안	우선순위
1.	**협의체 구성** : 이해집단의 대표들을 주축으로 한 협의체를 구성하여 이해집단 간 지속적인 의사소통과 의견조율의 역할을 수행하여야 한다.	
2.	**분쟁조정 중개인 선임** : 이해집단들의 중립적 위치에 있는 중개인(ex. 분쟁조정전문가)을 선임하여 이해집단 간 이기주의와 갈등해결을 도모해야 한다.	
3.	**인식개선 교육** : 마리나 및 해양레저에 대한 부정적 인식 개선과 상생방안 제시를 위한 교육을 지속적으로 하여야 한다.	
4.	**해양레저 선진지 견학** : 해양레저시설과 상생하는 선진지역 견학을 통한 인식개선 교육을 지속적으로 하여야 한다.	
5.	**지역민 혜택제공** : 지역민을 위한 마리나 주차장 무료개방 및 지역민이 마리나 이용 시 할인혜택 적용을 하여야 한다.	
기타		
기타		
기타		
기타		

Collection @ kmou

Ⅲ. 귀하께서는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 중 **개발과정 배제 요인의 하위요인**에 대한 **해결방안**에 대하여 제시된 내용 중 **중요도에 따른 우선순위를 순차적**으로 적어주시고, 아래에 제시된 해결방안 이외의 고견이 있으실 경우 **기타 란에 상세한 내용을 기입해 주십시오**.

구 분	세 부 내 용
갈등원인 (개발과정 배제 요인)	• 마리나 개발정보 미공유 • 불공정한 마리나 개발 계획수립 절차 • 적절치 못한 보상

해 결 방 안	우선순위
1. **개발계획 정보제공** : 주기적인 사업설명회를 개최하여 마리나 개발계획 및 개발과정에 대한 지속적인 정보를 제공하여야 한다.	
2. **개발계획 참여** : 이해집단의 대표들이 개발계획과정에 참여하여 이해집단의 의견이 개발계획과정에서부터 받아들여져야 한다.	
3. **마리나 개발 감사제도 도입** : 마리나 개발과정의 투명성 제고를 위해 이해집단과 외부전문가로 구성된 마리나 개발 감사위원회를 구성하여 감사제를 도입하여야 한다.	
4. **지역숙원 사업지원** : 실현가능 예산 및 사업이 타당한 범위 내에서 지역숙원사업을 지원해 주어야 한다.	
5. **부가시설 운영권리** : 주차장운영 수입, 기타 부수적인 마리나 부가시설 운영권을 이해집단에게 양도하여 상호 win-win이 되도록 하여야 한다.	
기타	
기타	
기타	
기타	

Collection @ kmou

Ⅳ. 귀하께서는 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 중 **환경문제 요인의 하위요인**에 대한 **해결방안**에 대하여 제시된 내용 중 **중요도에 따른 우선순위를 순차적**으로 적어주시고, 아래에 제시된 해결방안 이외의 고견이 있으실 경우 **기타 란에 상세한 내용을 기입해 주십시오**.

구 분	세 부 내 용
갈등원인 (환경문제 요인)	• 마리나 개발로 인한 환경오염 • 마리나 개발로 인한 입·출항의 불편함 증대 • 마리나 개발로 인한 안전사고 위험의 증대 • 마리나 개발로 인해 늘어나는 해상이용의 제약요소

	해 결 방 안	우선순위
1.	**환경개선 사업추진** : 해상·해중 정화활동을 비롯한 주기적인 환경개선 사업진행을 수행해 주어야 한다.	
2.	**통항분리대 설치** : 입·출항로에 통항분리대를 설치하여 레저선박과 어선의 입·출항로를 분리하여 운영하여야 한다.	
3.	**통항 우선순위 설정** : 레저선박과 어선 간 통항우선순위를 선정하여 안전사고 위험을 미연에 방지하여야 한다.	
4.	**통항 우선시간대 설정** : 어선의 입·출항이 잦은 조업시간에 레저선박의 통행을 최대한 제한하여 안전사고 위험을 미연에 방지하여야 한다.	
5.	**안전관리 체계 구축** : 마리나 여건을 고려한 안전사고 예방 시설물 설치, 안전사고 관리 담당자 배치, 마리나 안전사고 예방을 위한 지역민 및 마리나 운영자 주기적 대응 교육 및 훈련을 지속적으로 할 수 있는 안전관리 체계를 구축하여야 한다.	
6.	**해상이용 및 마리나 이용제도의 간편화** : 해상이용 및 마리나 이용 시 불필요한 제도를 간소화하여 이용의 편의성을 증대시켜야 한다.	
기타		
기타		
기타		

***** 설문에 응해 주셔서 진심으로 감사드립니다. *****

Collection @ kmou

<부록 3> 델파이 분석용 2차 설문지

안녕하십니까?

지난 1차 설문에서 많은 의견을 제시해 주셔서 논문 작성에 큰 도움이 되었습니다.

이번 2차 설문은 지난 1차 설문에서 중요도가 낮게 나온 항목을 일부 제외하였고, 전문가 분들께서 제시해 주신 다양한 의견을 연구자가 종합 정리하여 재구성하였습니다.

본 2차 설문은 전문가 집단을 대상으로 하는 델파이 조사의 마지막 조사로서, 응답해주신 자료는 반드시 익명으로 처리하여 비밀을 보장하고, 본 연구의 목적으로만 사용될 것임을 약속드립니다.

바쁘신 와중에도 본 조사에 시간을 할애해 주셔서 다시 한 번 감사드립니다.

2019년 10월

한국해양대학교 해양스포츠과학전공

연 구 자: 김 남 규

지도교수: 이 재 형

Collection @ kmou

I. 마리나 개발 시 발생하는 주요 갈등원인의 **3가지 요인(집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인)** 중 **우선적으로 갈등에 대한 문제를 해결**해야 된다고 판단되는 요인을 **순차적으로 기입해 주십시오**.

갈 등 원 인	세 부 내 용	우선순위
집단 이기주의 요인	• 마리나 개발 및 해양레저에 대한 부정적 인식 • 마리나 개발로 인한 개인 및 집단의 피해의식	
개발과정 배제 요인	• 마리나 개발정보 미공유 • 불공정한 마리나 개발 계획수립 절차 • 적절치 못한 보상	
환경문제 요인	• 마리나 개발로 인한 환경오염 • 마리나 개발로 인한 입·출항의 불편함 증대 • 마리나 개발로 인한 안전사고 위험의 증대 • 마리나 개발로 인해 늘어나는 해상이용의 제약요소	

Collection @ kmou

Ⅱ. 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 중 **집단 이기주의 요인의 하위요인**에 대한 **해결방안**으로 제시된 내용 중 **중요도에 따른 우선순위를 순차적으로 기입해 주십시오**.

구 분	세 부 내 용
갈등원인 (집단 이기주의 요인)	• 마리나 개발 및 해양레저에 대한 부정적 인식 • 마리나 개발로 인한 개인 및 집단의 피해의식

	해 결 방 안	우선순위
1.	**협의체 구성** : 이해집단의 대표들을 주축으로 한 협의체를 구성하여 이해집단 간 지속적인 의사소통과 의견조율의 역할을 수행하여야 한다.	
2.	**분쟁조정 중개인 선임** : 이해집단들의 중립적 위치에 있는 중개인(ex. 분쟁조정전문가)을 선임하여 이해집단 간 이기주의와 갈등해결을 도모해야 한다.	
3.	**인식개선 교육 및 지원** : 마리나 및 해양레저에 대한 부정적 인식 개선과 상생방안 제시를 위한 주기적 이론교육과 선진지 견학교육을 지속적으로 수행하여야 한다.	
4.	**조합구성을 통한 수익창출** : 마을기업이나 협동조합을 설립하여 마리나 관련 사업을 통한 어민들의 수입창출을 유도하여야 한다.	
5.	**마리나 파급효과 홍보** : 건설과정에서의 파급효과가 아닌 조성 후 레저선박계류에 대한 실질적인 파급효과를 분석하여 홍보하여야 한다.	

dCollection @ kmou

Ⅲ. 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 중 **개발과정 배제 요인의 하위요인**에 대한 **해결방안**으로 제시된 내용 중 **중요도에 따른 우선순위를 순차적으로 기입해 주십시오.**

구 분	세 부 내 용
갈등원인 (개발과정 배제 요인)	• 마리나 개발정보 미공유 • 불공정한 마리나 개발 계획수립 절차 • 적절치 못한 보상

해 결 방 안	우선순위
1. **개발계획 정보제공** : 주기적인 사업설명회를 개최하여 마리나 개발계획 및 개발과정에 대한 지속적인 정보를 제공하여야 한다.	
2. **개발계획 참여** : 이해집단의 대표들이 개발계획과정에 참여하여 이해집단의 의견이 개발계획과정에서부터 받아들여져야 한다.	
3. **마리나 개발 조정위원회 도입** : 마리나 개발과정의 투명성 제고를 위해 이해집단과 외부전문가로 구성된 마리나 개발 조정위원회를 도입하여야 한다.	
4. **지역숙원 사업지원** : 실현가능 예산 및 사업의 타당범위 내에서 지역숙원사업을 지원해 주어야 한다.	

Collection @ kmou

Ⅳ. 마리나 개발 시 발생하는 갈등원인 중 **환경문제 요인의 하위요인**에 대한 **해결방안**으로 제시된 내용 중 **중요도에 따른 우선순위를 순차적으로 기입해 주십시오**.

구 분	세 부 내 용
갈등원인 (환경문제 요인)	• 마리나 개발로 인한 환경오염 • 마리나 개발로 인한 입·출항의 불편함 증대 • 마리나 개발로 인한 안전사고 위험의 증대 • 마리나 개발로 인해 늘어나는 해상이용의 제약요소

해 결 방 안	우선순위
1. **환경개선 사업추진** : 해상·해중 정화활동을 비롯한 주기적인 환경개선 사업진행을 수행해 주어야 한다.	
2. **통항관리체계 구축** : 입·출항로 통항분리대 설치를 통해 레저선박과 어선의 입·출항로를 분리하고, 통항우선순위와 통항우선시간을 제도화하여 안전사고의 위험률을 줄일 수 있는 마리나 선박통항관리체계를 구축하여야 한다.	
3. **안전관리 체계 구축** : 마리나 여건을 고려한 안전사고 예방 시설물 설치, 안전사고 관리 담당자 배치, 마리나 안전사고 예방을 위한 지역민 및 마리나 운영자 주기적 대응 교육 및 훈련을 지속적으로 할 수 있는 안전관리 체계를 구축하여야 한다.	
4. **어장 피해 축소 방안** : 어장에 야간에도 식별 가능한 점등시설을 설치하고, 레저선박의 안전한 항해를 위해 마리나 주변지역의 해도를 작성하여 레저선박운용자에게 배포하여 레저선박이동 시 어장에 피해를 주지 않도록 하여야 한다.	

***** 설문에 응해 주셔서 진심으로 감사드립니다. *****

Collection @ kmou