현안연구 2018-09

강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구

A Study on Improvement Plans of Marine Tourism following the opening of Seoul-Gangneung KTX

2018. 8.

최일선 | 홍장원 | 이정아

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진

최일선 한국해양수산개발원 해양연구본부 전문연구원
홍장원 한국해양수산개발원 해양연구본부 부연구위원
이정아 한국해양수산개발원 해양연구본부 연구원

보고서 집필 내역

연구책임자

최일선 연구총괄, 제1장, 제2장 제1절 일부, 제2절, 제3장, 제5장 제2절 일부, 제3절

연구진

홍장원 제5장 제1절, 제2절 일부
이정아 제2장 제1절 일부, 제4장

산·학·연·정 연구자문위원

김재진 강원연구원 연구위원
이영주 강원연구원 연구위원

※ 순서는 산·학·연·정 순임

목차

❖ 요 약 · I

제1장 서론 · 1

제1절 연구의 배경 및 필요성 ····· 1
제2절 연구의 목적 ····· 3
제3절 연구의 범위 ····· 3
제4절 선행연구 검토 ····· 4
제5절 연구 추진방법 ····· 6

제2장 강원권 해양관광 현황과 수요분석 · 9

제1절 강원권 해양관광 추세와 특징 ····· 9
1. 강원권 해양관광 현황 ····· 9
2. 강원권 해양관광 행태분석 ····· 18
3. 고속화 철도 개통에 따른 강원권 교통 변화 ····· 23
제2절 강원권 해양관광 이용실태 및 수요분석 ····· 29
1. 강원권 해양관광 이용 실태 분석 ····· 30
2. 강원권 해양관광 수요분석 ····· 37

제3장 강원권 해양관광 공급분석 · 51

제1절 강원권 해양관광 공급현황 ····· 51
1. 강원권 해양관광자원 현황 ····· 51

2. 강원권 해양관광산업 현황 ····· 57
제2절 강원권 해양관광 정책 여건 분석 ····· 60
1. 강원권 해양관광 정책 여건 ····· 60
2. 강원권 해양관광 사업 및 투자계획 ····· 63

제4장 강원권 해양관광 수용태세 종합분석 • 69
제1절 강원권 해양관광 수요와 공급능력 차이 분석 ····· 69
1. 강원권 해양관광 수요 평가 ····· 72
2. 강원권 해양관광 공급 평가 ····· 74
제2절 종합 분석 및 시사점 ····· 76

제5장 강원권 해양관광 활성화 방안 • 79
제1절 강원권 해양관광 활성화를 위한 정책방향 ····· 79
제2절 강원권 해양관광 활동 유형별 활성화 방안 ····· 81
1. 해양레저스포츠 거점 마련 ····· 82
2. 해변 경관 감상 자원 육성 ····· 84
제3절 강원권 해양관광 수용태세 개선방안 ····· 85
1. 해양관광 교통서비스 개선방안 ····· 86
2. 해양관광 안내서비스 개선방안 ····· 89
3. 해양관광 숙박 및 식음료 서비스 개선방안 ····· 92
4. 해양관광지 서비스 개선방안 ····· 93
제4절 정책적 제언 ····· 96

❖ 참고문헌 • 99

❖ 부록 • 103

표 목차

〈표 1-1〉 선행연구와 본연구의 차이점 비교 ····· 5
〈표 2-1〉 2017년 상위 10개 해수욕장 이용 현황 ····· 12
〈표 2-2〉 2017년 강원도 지역 상위 10개 해수욕장 이용 현황 ····· 13
〈표 2-3〉 강원도 해양레저스포츠 활동 ····· 14
〈표 2-4〉 2017년 동해안 주요 관광지 방문객 수 ····· 16
〈표 2-5〉 강릉선(원주~강릉 철도 사업 개요 및 추진 경위) ····· 24
〈표 2-6〉 강릉선 운행에 따른 통행시간 단축 효과 ····· 25
〈표 2-7〉 강원도 ↔ 타 지역 간 여객 교통수단별 유출 통행량 현황 ····· 27
〈표 2-8〉 강원도 해양관광 수요추정 모집단 인구통계 ····· 37
〈표 2-9〉 강원도 해양관광 실태조사 모집단 인구비례 표본 할당 ····· 38
〈표 2-10〉 본 연구에서의 셀 가중치(모집단 인구통계/조사량) ····· 39
〈표 2-11〉 가구소득 보정 가중치 설계 ····· 40
〈표 2-12〉 향후 1년 내 강원권 해양관광 수요 추정 ····· 41
〈표 2-13〉 향후 3년/5년 내 강원권 해양관광 수요 추정 ····· 42
〈표 2-14〉 동해안 6개 시군의 방문의향 분포 ····· 43
〈표 2-15〉 강원도 해양관광·레크리에이션 유형별 참여의향 분포 ····· 44
〈표 2-16〉 강릉선 철도 교통수요 분석자료의 개요 ····· 45
〈표 2-17〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2018년) ····· 46
〈표 2-18〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2021년) ····· 46
〈표 2-19〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2026년) ····· 47
〈표 2-20〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2031년) ····· 47
〈표 2-21〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2036년) ····· 48
〈표 3-1〉 전국 해양관광자원 실태조사 현황(2013.11) ····· 52
〈표 3-2〉 강원도 동해안 해수욕장 현황 ····· 54
〈표 3-3〉 강원도 동해안 마리나항만 현황 ····· 55

〈표 3-4〉 강원도 동해안 해양레저스포츠 체험교실 현황 ····· 56
〈표 3-5〉 수중레저 사업체 분포 현황(2017년) ····· 56
〈표 3-6〉 강원도 어촌체험마을 운영 현황(2018년 5월 기준) ····· 57
〈표 3-7〉 강원도 해양관광센터 업무 분장 ····· 60
〈표 3-8〉 강원도 관광예산 투자 현황(2008년~2016년) ····· 61
〈표 3-9〉 지정관광지 유형별 투자실적 ····· 63
〈표 3-10〉 제6차 강원권 관광개발계획 내 관광단지 사업추진 계획 ····· 66
〈표 3-11〉 제6차 강원권 관광개발계획 내 지정관광지 사업추진 계획 ····· 67
〈표 4-1〉 강원도 동해안 6개 시군 방문객 수 추이 ····· 70
〈표 5-1〉 강원권 해양관광 활성화 정책 ····· 98

그림 목차

〈그림 2-1〉 강원도 방문객 수 추이(2008-2016년) ····· 10
〈그림 2-2〉 강원도 내 해양관광 지역 ····· 10
〈그림 2-3〉 강원도 내 동해안 6개 시군의 방문객 수 추이(2013-2015년) ····· 11
〈그림 2-4〉 강원도 내 동해안 6개 시군의 방문객 분포 현황(2015년) ····· 11
〈그림 2-5〉 강원도 동해안 해양레저 참여현황 ····· 15
〈그림 2-6〉 전국 vs 강원도 관광객 체류 기간 비교 ····· 19
〈그림 2-7〉 전국 vs 강원도 관광객 방문 시기 비교 ····· 20
〈그림 2-8〉 전국 vs 강원도 관광객 방문 목적 비교 ····· 21
〈그림 2-9〉 전국 vs 강원도 관광객 해양관광 활동별 경험률 비교 ····· 21
〈그림 2-10〉 전국 vs 강원도 관광객 해양관광 활성화 애로사항 비교 ····· 22
〈그림 2-11〉 강릉선 운행 노선 ····· 24
〈그림 2-12〉 강원도 내 고속교통망 30분 이내 접근 가능지역 변화 ····· 25
〈그림 2-13〉 강원도 주요 도로의 주말/평일 교통량 비교 ····· 26
〈그림 2-14〉 강원도 고속화철도 vs 승용차 이용객 이동시간 산출비교 ····· 28
〈그림 2-15〉 강원권 해양관광 실태조사 설계 ····· 29
〈그림 2-16〉 "해양관광"을 생각했을 때, 가장 먼저 떠오르는 지역(2018년) ····· 30
〈그림 2-17〉 강릉선 이용 경험 ····· 31
〈그림 2-18〉 서울-양양고속도로 이용 경험 ····· 31
〈그림 2-19〉 지난 1년간 강원도 바닷가 방문 유무(2017년 6월~2018년 5월) ··· 32
〈그림 2-20〉 지난 1년간 방문한 강원도 바닷가 지역(2018년) ····· 32
〈그림 2-21〉 강원도 바닷가 방문 시 이용한 교통수단 ····· 33
〈그림 2-22〉 강원도 해양관광 정보를 습득한 주요 경로 ····· 33
〈그림 2-23〉 지난 1년간 참여한 강원도 내 해양관광/레크리에이션 활동 ····· 34
〈그림 2-24〉 가장 최근 강원도 해양관광 숙박 여부 ····· 35
〈그림 2-25〉 가장 최근 강원도 해양관광 시 이용한 숙박시설 ····· 35

〈그림 2-26〉 강원도 해양관광 수용태세 항목별 만족도 ····· 36
〈그림 2-27〉 거주지에서 강원도 해안 지역 방문하기 위해 이용하고 싶은 교통수단 ····· 49
〈그림 2-28〉 강원도 내 해안지역에서 주로 이용하고 싶은 교통수단 ····· 49
〈그림 2-29〉 강릉선 개통으로 인한 강원도 해양관광 영향력 ····· 50
〈그림 2-30〉 서울-양양고속도로 개통 으로 인한 강원도 해양관광 영향력 ····· 50
〈그림 2-31〉 교통망 개선으로 인한 강원도 해안지역 당일여행 영향력 ····· 50
〈그림 3-1〉 동·서·남해안 해양관광자원 분포 현황 ····· 52
〈그림 3-2〉 전국 낚시어선 현황 ····· 54
〈그림 3-3〉 관광진흥법상 관광사업의 동·서·남해안 비중(2017년 12월 기준) ··· 58
〈그림 3-4〉 관광진흥법상 관광사업의 강원·경북·울산권 비중(2017년 12월 기준) ····· 59
〈그림 3-5〉 관광진흥법상 관광사업의 강원도 동해안 6개 시·군 비중(2017년 12월 기준) ··· 59
〈그림 3-6〉 강원도 관광 사업비 추이 ····· 62
〈그림 3-7〉 강원도 관광지 투자의 공간적 분포 ····· 64
〈그림 3-8〉 제6차 권역계획 공간구상도 ····· 65
〈그림 4-1〉 강원도 동해안 6개 시군 방문객 수 추이 ····· 70
〈그림 5-1〉 강원권 해양관광 활성화 정책방향 ····· 80
〈그림 5-2〉 해양관광시장에 따른 유형분류 ····· 82
〈그림 5-3〉 해변 경관시설 설치 및 해수욕장 정비 사례(안) ····· 85
〈그림 5-4〉 강원권 해양관광 수용태세 개선방안 ····· 86
〈그림 5-7〉 미국 로스엔젤레스 해변 버스 스케줄과 예약사이트 ····· 87
〈그림 5-8〉 동해안 블루 비치 순환버스 운영(안) ····· 88
〈그림 5-9〉 강릉선 이용시 동해안 해양관광 교통서비스 방안 ····· 89
〈그림 5-5〉 평창올릭픽에서 활용된 AR 길안내 서비스 ····· 91
〈그림 5-6〉 평창올릭픽에서 활용된 AI 안내로봇, 플레이 IoT 키오스크 ····· 91
〈그림 5-10〉 인천공항 출국장 혼잡상황 체크 시스템 ····· 94
〈그림 5-11〉 어플리케이션 'Is it packed?' ····· 95

요 약

강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안

강원도는 수도권을 배후로 당일형, 주말형, 하계 휴가철 관광목적지로 높은 선호도를 형성하고 있다. 전국 해수욕장의 35%가 위치한 강원도는 2016년 제2영동고속도로와 동해고속도로, 2017년 서울-양양고속도로, 강릉선 KTX 개통으로 접근성이 비약적으로 개선됨에 따라 향후 해양관광 경쟁력도 높아질 것으로 기대된다. 이에 본 연구는 강원권 해양관광의 활동 유형 및 수용태세를 파악하고, 개선을 위한 정책방안을 제시하였다.

강원도 동해안에 위치한 6개 시군의 주요 관광지 관광객은 2014년에서 2017년까지 연평균 5.8%씩 증가한 것으로 나타났다. 동기간 우리나라 국민의 국내여행 평균 이동총량 성장률이 4.5%인 것과 비교하면 강원도 동해안 관광 시장의 성장률은 높은 것으로 나타났다. 본 연구 결과 강원권 해양레저관광 활동자는 2020년 2,657만 명, 2022년 3,066만 명 수준으로 2017년 2,258만 명에 비해 연평균 7.2%씩 성장할 것으로 전망된다. 또한 KTX 강릉선이 해양관광활동 참여 의향에 긍정적인 영향을 미쳤다는 응답이 56.6%로 나타난 것

도 동일한 차원에서 강원권 해양레저관광 활동자 증가 추세를 전망할 수 있다.

해양관광 활동 유형별로는 전통적으로 강원도 해양관광의 주를 이루는 해변 경관감상, 해수욕, 해변휴식 등의 수요가 높은 것으로 나타났는데, 향후 5년 이내에 상대적으로 동적인 해양레저 활동인 모터보트/요트/수상오토바이, 견인형 수상레저기구, 스킨스쿠버, 서핑 등에 대한 참여 의향이 매우 높게 나타나 중장기적으로는 이들 해양레저스포츠에 대한 수요가 증가할 것으로 전망된다.

한편 공급 측면에서 강원권은 해수욕장 자원이 매우 풍부하나 그 외 해양문화자원이나 어촌체험, 해양레저활동을 즐길 수 있는 여건은 부족한 편으로, 바다라는 해양관광자원에 대한 종합적인 이용이 미흡한 실정이다. 강원도 해양관광객 조사 결과에서도 해양관광지 경관, 치안 및 안전, 연계 관광 등에 대한 만족도가 높은 반면 도내 교통, 관광정보 및 안내, 물가, 혼잡도, 체험프로그램, 종사자 친절성 등에 대한 만족도는 비교적 낮은 것으로 나타났다.

따라서 강릉선 KTX 개통을 강원권 해양관광 발전의 계기로 활용하기 위해서는 단순한 수용력 증대만을 고려한 대단위 시설개발이나 운영에서 벗어나 해양관광 유형별 활성화를 도모하고, 해양관광 수용태세 개선을 통해 관광객의 만족도를 제고하는 방안이 추진되어야 한다. 먼저, 해양관광 유형별 활성화에 있어서 향후 활동적 해양레저스포츠에 대한 수요가 높아질 것으로 전망되므로 강원도가 스킨스쿠버, 서핑 등 해양레저스포츠의 거점으로서의 역할을 수행하도록 관련 기반 및 제도를 정비해야 한다. 해수욕장은 하계 휴가철 집중 이용 패턴에서 벗어나 지역의 일상적인 친수공간으로 변화시켜 이용수요의 다변화를 유도해야 한다.

해양관광 수용태세 개선을 위해서는 첫째, 동해안 해양 관광객의 KTX 강릉선 이용 활성화를 위하여 단기적으로 해수욕장을 중심으로

하는 순환버스를 개설하고 중장기적으로 대중교통 및 시티투어 활성화와 함께 렌터카 서비스 개선 및 확대 방안을 통하여 해양관광지 교통수단 불편에 대한 근본적이 대책 마련이 시급하다. 둘째, 첨단 ICT 서비스를 활용한 안내체계를 구축하고 지역주민의 적극적인 참여를 통한 바다해설사를 양성해야 한다. 셋째, 숙박 및 식음료업의 경우 서비스의 질적 개선에 초점을 맞출 필요가 있다. 마지막으로 해양관광지 물가 안정을 위한 정책적 지원 방안 및 하계 휴가철 혼잡도 개선 방안을 마련해야 한다.

해양관광시장은 교통 접근성 개선과 연계하여 부산권과 서해안권을 중심으로 성장

■ 국내 대표 해양관광목적지인 해수욕장은 교통여건이 우수한 10대 해수욕장을 중심으로 집중 및 지역편중이 강화

- 2017년 해수욕장 방문객 수 기준 상위 10개 해수욕장 중 6개소는 교통 접근성이 우수한 부산과 충남 지역에 위치함
  - 전국 상위 10대 해수욕장에 포함된 강원 지역 해수욕장(경포, 낙산, 속초, 망상) 방문객 수는 전체 해수욕장 방문객 수의 14.7%를 차지하며 향후 교통여건 개선으로 더욱 늘어날 것으로 전망됨

광역 교통망 개선으로 강원권 해양관광시장 급격한 성장 전망

■ 강원권 해양관광시장은 광역교통망 확충에 따른 접근성 향상과 평창동계올림픽의 성공적인 개최를 계기로 관광수요가 급격히 늘어날 전망

- 광역 교통망 개통에 따라 수도권과 강원도 동해안 간은 90분대로 접근성이 개선되었으며, 강원도 내 고속교통망 개선으로 30분 이내 접근 가능 지역의 비중이 기존 63% 수준에서 82%까지 상승함
- 이를 계기로 강원권 해양관광 수용태세를 평가하고 중앙정부 및 지방정부 차원에서 지역관광의 경쟁력을 제고시킬 수 있는 개선방안을 마련할 필요가 있음

기존 강원권 해양관광은 수도권을 주요 배후시장으로 성장

■ 강원권 해양관광은 수도권을 주요 배후시장으로 하며 해수욕장, 경관 감상 등 전통적인 해양관광과 스킨스쿠버, 서핑 등 해양레저스포츠를 중심으로 성장

- 강원도의 1일 여객 총 통행량은 유입량 기준 260만 통행이며, 이 중 수도권이 전체의 70% 이상을 차지함
- 동해안 6개 시군의 방문객 수는 2015년 기준 전체 강원도 방문객의 54.5%인 5,541만 명 규모이며, 이 중 속초시(25%), 강릉시(21.6%), 양양군(20.5%) 방문이 대부분을 차지함
- 2017년 국민여행실태조사의 이동총량을 기준으로 살펴보면 강원도 내 여행객은 4,629만 명으로 강원권 해양레저관광객은 약 2,522만 명 수준으로 추정됨
- 강원도 해수욕장 이용객은 2,258만 명으로 전국 이용객 대비 14.7%이며, 경포대 해수욕장은 1일 평균 이용객 수가 해운대와 비교하여 비슷한 수치를 나타내어 혼잡도가 매우 높은 편임
- 강원도 6개 시군에 위치한 주요 관광지 입장객은 2017년 기준 1,411만 명으로 속초가 476만 명, 강릉시 331만 명, 양양군 221만 명 등의 순으로 나타남

■ 전국 해양관광 대비 강원 지역 해양관광 활동은 해양레저스포츠 경험이 높은 편

- 한국해양수산개발원(2016)의 '해양관광·레저 실태 조사'를 토대로 강원도 해안지역 방문객의 해양관광 활동별 경험률을 전국 조사 결과와 비교하면 모터보트/요트/수상오토바이, 견인형 수상레저기구, 스킨스쿠버/다이빙 등 해양레저스포츠에 대한 경험률이 높음

- 강원도 해안지역 방문객들이 느끼는 문제점으로는 성숙하지 못한 관광문화, 해양 레크리에이션 장비 및 여행비용의 경제적 부담이 크며, 이들 항목이 전국 조사 결과에 비해 상대적으로 높은 공감을 보임

■ 강릉선 KTX 이용경험이 32.8%, 서울-양양고속도로 이용경험이 53.6%

- 강원권 해양관광 실태 조사에 따르면 강원도 바닷가 지역을 방문하기 위해 이용한 교통수단으로는 자가용(렌트포함)이 91.7%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 고속/시외버스 61.4%, 강릉선 KTX가 51.4% 등의 순으로 나타나 도로를 이용한 관광 비중이 높음

■ 지난 1년간 강원도 내 해양관광/레크리에이션 활동별 참여율을 보면 해안 경관 감상이 73.6%를 차지

- 해수욕/해변휴식이 61.4%, 해산물 구매/시식(57.7%), 해안길 도보(55.7%), 해변/해안축제 참가(21.1%) 등의 순으로 나타남
- 해양관광/레크리에이션 활동별 만족도는 해안 경관감상에 대한 만족도가 5점 만점에 4.17점으로 가장 높았으며, 다음으로 해양 카약/카누가 4.05점으로 나타나 만족도가 높은 것으로 분석됨

■ 강원도 해양관광 수용태세에 대한 여건별 관광객 만족도 조사 결과 해양관광지 물가와 혼잡도에 대한 만족도가 최저

- 해양관광지 경관에 대한 만족도가 3.98점으로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 해안관광지 치안 및 안전이 3.52점으로 나타나 높은 편에 속함

- 강원도 해양관광객은 인프라(관광시설, 교통 등)에 대한 만족도가 소프트웨어(혼잡도, 물가, 체험프로그램 등)나 휴먼웨어(종사자 친절성 등)에 비해 높은 것으로 나타남

강원권 해양관광은 해수욕장을 중심으로 해양관광자원을 공급

■ 강원권은 해수욕장 자원 공급 비중이 매우 높은 편인데, 이는 바다라는 자연자원에 대하여 1차적이면서도 단순한 이용 위주임을 의미

- 강원권에서는 인천, 부산 등에 비해 도시 중심의 종합적인 해양관광자원 이용현상이 뚜렷하지 못한 상황임
- 전국에 운영 중인 마리나는 34곳이며, 이 중 강원도 동해안 지역에는 3개소가 있음
  - 레저선박의 증가와 조종면허 취득자 수의 증가 등 수요가 급증하고 있으나 강원도 마리나의 공급능력은 부족한 실정으로 이미 포화상태에 도달함
- 강원도 동해안 지역에 78개의 수중레저 사업체가 운영되고 있어 전국 대비 21.2%로 가장 많이 소재하고 있음
- 어촌체험마을은 전국 연안지역에 110개소가 운영 중이며, 이 중 강원도 지역에는 9개소가 운영 중으로 전체의 8.2%를 차지하여 적은 수준임

■ 강원권 동해안에는 관광 권역계획이 수립되기 이전부터 유명 해변이 관광지로 지정되었으나 현재까지도 투자실적이 전무하거나 매우 미흡한 채로 방치되어 있는 상황

- 전국관광단지 지정을 토대로 관광단지를 기준으로 강원권 관광개발 계획을 살펴보면 전체 15개의 관광단지 중 동해안권에는 3개가 있어 전체의 20%를 차지함

- 지정관광지 사업추진 계획을 살펴보면 전체 43개의 지정관광지 중 동해안권에 위치한 관광지는 총 18개로 전체의 41.9%를 차지하고 있어 높은 비중을 차지함

강원권 해양관광 수요는 향후 5년 이내 35.7% 증가 전망

■ 향후 5년 이내 강원권 해양레저관광 활동자는 3,066만 명으로 추정되어 연평균 7.1% 성장

- 강원도 동해안에 위치한 6개 시군의 주요 관광지 관광객은 2014년에서 2017년까지 연평균 5.8%씩 증가함
  - 동기간 우리나라 국민의 국내여행 평균 이동총량 성장률은 4.5% 수준임
- 향후 3년 내 강원도 해양레저관광 활동자는 약 2,657만 명, 향후 5년 내 3,066만 명으로 추정되어 연평균 7.1%씩 성장할 것으로 전망됨
- 강원도 동해안 지역 6개 시군을 대상으로 한 향후 1년 내 방문의향은 속초시 78.4%, 강릉시 78.4%로 나타나 상대적으로 접근성이 높은 2개의 시에 대한 방문의향이 높음
  - 지역별 향후 3년, 5년 중장기 방문의향은 비교적 균일하게 분포하는 형태로 나타남

■ 향후 1년 내 참여하고 싶은 해양관광 유형은 해안경관 감상, 해안길 걷기, 해수욕/해변 휴식 등이 상대적으로 높은 편

- 참여의향의 변화에서 크루즈/유람선 여행 참여의향이 향후 1년과 향후 5년 내를 비교해봤을 때, 5년 내 의향이 52.1% 이상 높아져 가장 빨리 성장할 것으로 기대됨

- 다음으로 모터보트/요트/수상오토바이 참여의향은 39.6% 증가, 견인형 수상레저기구 참여의향이 36.9% 증가하는 등 상대적으로 활동적인 해양레저스포츠에 대한 참여의향이 매우 높게 증가함

■ 향후 강원도 해양관광 시 이용할 교통수단으로는 자가용이 91.8%

- 향후 이용 예정인 교통수단으로는 자가용이 91.8%, 강릉선 KTX가 75.8%, 고속/시외버스가 68% 등의 순으로 나타남
- 그러나 강원도 해안지역 내에서 주로 이용하고 싶은 교통수단으로 자가용을 이용하겠다는 응답의 비중이 76.7%로 우월하게 높음
  - 결과적으로 강원지역을 방문하기 위한 수단으로는 자가용, 강릉선 KTX, 고속/시외버스 등을 다양하게 이용할 의향이 있지만, 해양관광 목적을 위해서는 자가용을 이용하겠다는 응답이 매우 높게 나타남
- 강릉선 KTX 개통으로 인한 강원도 해양관광 의향에 대한 영향력은 28%, 서울-양양고속도로는 29.5%로 나타난 결과와 일치하는 것으로 도로에 대한 의존이 높은데 원인이 있음
- 이는 해양관광 목적지로의 접근방식에 있어 자가용 이용이 편리성이 높은 것으로 상대적으로 대중교통이 취약하다는 것을 알 수 있음

해양관광 유형별 활성화 유도와 해양관광 수용태세 개선 방안 마련 필요

■ 강원도의 해양관광정책 방향은 평창동계올림픽을 통한 동해안권 접근성 개선과 해양관광 행태 변화를 반영하여 새롭게 정비해야 할 것으로 판단

- 강원도 연안지역의 관광활성화를 위해서는 강원권 해양관광 실태조사를 바탕으로 전망된 해양관광 행태변화를 고려하여 유형별 발전방안 마련과 해양관광과 수용태세 개선을 통하여 관광객의 만족도를 개선시키는 것이 필요함

■ 해양레저스포츠 거점 마련을 통하여 수도권의 해양레저스포츠 목적지로 육성

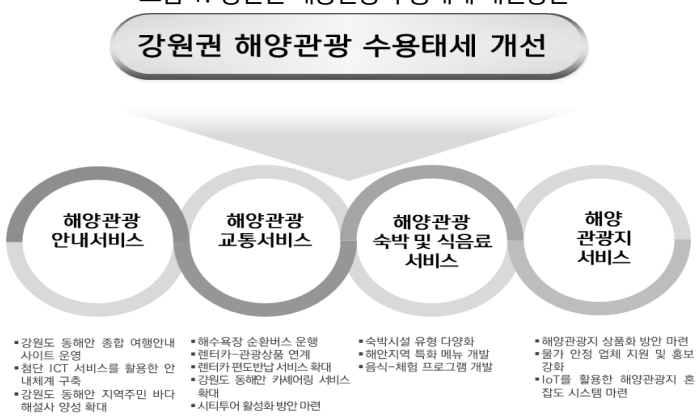
- 해양레저스포츠 거점의 조성은 해양레저스포츠 대중화를 위한 해양레저체험 및 교육공간의 조성, 해양레저스포츠 활성화를 위한 시설의 개선으로 분리하여 추진함
  - 해양레저체험 및 교육공간의 조성은 레저선박과 기구를 기반으로 하는 각종 체험 및 교육활동이 이루어질 수 있는 공간과 교육 프로그램을 보급함
  - 마리나항만의 이용기능 개선, 주요 해수욕장을 중심으로 레저장비보관/임대 시설 설치와 함께 특정 레저구역의 지정을 통하여 레저활동 편의성을 제공함

■ 해수욕 중심의 해양관광활동에서 벗어나 해수욕장을 지역의 친수공간으로 변화시켜 이용수요의 다변화를 유도

- 해수욕장 및 해변을 중심으로 하는 해안산책로를 정비하고 주요 해수욕장마다 휴게공간을 조성하여 친수공간으로 변화시키도록 함
- 비수기 해수욕장 공간을 공연 및 공공미술 설치공간으로 조성하여 방문객의 경관감상 요소로 활용하도록 함

■ 강원권 해양관광 수용태세 개선방안은 해양관광 안내, 해양관광 교통, 해양관광 숙박 및 식음료, 해양관광지 서비스로 나누어 실시한 조사를 바탕으로 각 수용태세별 개선방안을 제시

그림 1. 강원권 해양관광 수용태세 개선방안



■ 중장기적으로 대중교통 및 시티투어 활성화와 함께 렌터카 서비스 개선 및 확대방안 도모

- 단기적으로는 동해안 해수욕장을 중심으로 지자체 차원에서의 '동해안 블루 비치 순환버스(가칭)'를 운행함
  - 중장기적으로는 대중교통 및 시티투어 활성화 등 주요 관광지와 해양관광지를 연계할 수 있는 교통서비스 시스템 마련이 필요함
- 지역의 렌터카 업체와 관광업체의 할인 서비스 및 편도반납 서비스 네트워크를 구축하여 지역 관광산업 경쟁력을 강화시키는 기회로 활용할 필요가 있음
- '강원도 동해안 내 카셰어링 서비스'를 확대하여 이동 편의성을 높이고, 여행비용 절감 방안을 모색해야함

■ 첨단 ICT 서비스를 활용한 안내체계 구축과 함께 지역주민의 적극적인 참여를 유도하여 바다해설사를 양성

- 지역소멸, 고령화 사회로의 빠른 전환 등에 따라 첨단 ICT 서비스를 활용한 안내체계 구축이 필요함
- 지역주민의 적극적인 참여를 유도하여 지역주민 바다해설사를 양성할 필요가 있음

■ 숙박시설 및 음식업 시설은 질적 서비스 개선에 초점

- 기존 정형화된 숙박시설 뿐 아니라 야영, 캠핑, 게스트하우스, 어촌체험마을을 연계한 체험형 민박 등 유형의 다양화가 요구됨
- 강릉의 카페거리와 같이 지역 식문화 브랜드화를 위하여 지역의 식문화연구소와 협력을 통하여 식문화를 분석하고 스토리를 부여하여 마을 특산물을 활용한 지역특화메뉴 개발이 필요함
  - 해양관광지에서의 음식은 하나의 문화체험 대상으로 접할 수 있으므로 음식문화와 체험 프로그램 개발도 필요함

■ 해양관광 수용태세 만족도에서 가장 낮은 점수로 나타난 해양관광지 물가 안정 및 혼잡도 개선 필요

- 해양관광지에서 유료화가 가능한 시설 및 공간을 집적시키고 관광 상품화하여 가격 안정화 방안 모색이 필요함
- 물가 안정을 지향하는 음식점, 숙박업, 관광편의시설 등에 대한 지원 및 홍보나 해양관광레저시설에 대한 가격표 게시 점검 강화 등의 정책적 지원방안이 필요함
- 여름 휴가철 빅데이터 기술을 활용한 공공와이파이, CCTV 등을 이용하여 해양관광지 혼잡도를 측정하고 이용객에게 정보를 제공하여 특정 해수욕장에 대한 쏠림 현상을 피할 수 있도록 분산 유치 전략 마련이 필요함

제 1 장

서론

제1절 연구의 배경 및 필요성

2018년 우리나라 국민의 55.2%가 여름휴가를 계획하고 있으며, 이 중 국내 여행을 계획하고 있는 응답자는 가장 가고 싶은 관광지로 강원도를 꼽고 있다.[1] 문화체육관광부가 매년 실시하는 「하계 휴가 실태조사」에 따르면 강원도는 여름철 항상 가고 싶은 관광지 상위에 위치하고 있으며, 2018년 역시 강원도로 휴가를 가겠다는 사람이 32.1%로 나타나 압도적인 1위를 기록하고 있다.[2] 그러나 기존 국내 해양관광시장은 교통 접근성으로 인해 크게 부산권과 서해안권을 중심으로 성장하고 있다. 국내 대표 해양관광 목적지인 해수욕장은 교통여건이 우수한 10대 해수욕장을 중심으로 집중 및 지역편중이 극심하다. 2017년 해수욕장 방문객 수를 보면 상위 10개 해수욕장의

1) 문화체육관광부 보도자료, 「여름 휴가 떠나는 국민의 82.6% 국내에서 즐긴다」, 2018.06.27.
2) 국내여행을 계획한 응답자의 방문 목적지는 강원도(32.1%)가 1순위로 나타났으며, 그 다음으로는 경상남도(12.7%), 경상북도(10.4%), 전라남도(9.9%), 경기도(9.3%) 등의 순임

방문객 비중이 전체 대비 75.9%를 차지하고 있다. 이 중 6개소는 교통 접근성이 우수한 부산과 충남 지역에 위치하고 있다. 전국 10대 해수욕장 중에는 강원 지역 해수욕장이 4개가 포함되어 있으나 방문객 수는 전체의 14.7%를 차지하고 있어 해수욕장 개소 대비 상대적으로 적은 방문객 수를 나타내고 있다.

강원도는 역대 정부의 지역균형발전 및 지역경쟁력 강화 정책 등에 따라 대규모 교통·SOC 사업들이 추진되어 왔다. 특히 2018 평창동계올림픽의 핵심 교통시설인 원주~강릉 철도(강릉선 KTX, 이하 강릉선으로 통일)가 2017년 12월 개통되었는데, 이는 1973년 태백선 개통 이후 44년 만에 새로 생긴 동서를 관통하는 철도이다. 강릉선 개통으로 기존 청량리~강릉 간 열차 소요시간 5시간이 1시간 30분 이내로 대폭 단축되었다. 2016년 11월에는 제2영동고속도로(경기 광주~원주), 동해고속도로 전 구간(속초~삼척)과 2017년 6월에는 서울-양양고속도로가 개통되었다. 이러한 광역 교통망 개통으로 수도권과 강원도 동해안 간의 소요시간은 90분대로 단축되어 접근성이 크게 향상되었다. 또한 강원도 내 고속교통망 개선으로 30분 이내 접근 가능 지역의 비중이 기존 63% 수준에서 82%까지 상승하는 등 강원도의 교통 접근성이 전체적으로 향상되었다. 이러한 교통 접근성의 향상은 강원 지역의 관광경쟁력을 제고시키는 요소로 작용할 것이다. 특히 기존 교통 접근성이 우수한 부산권을 중심으로 형성되었던 해양관광시장에서 강원권 해양관광의 경쟁력은 매우 높아질 전망이다.

또한 최근 들어 강원도 동해안 지역은 서핑, 스쿠버다이빙 등 증가하는 해양레저스포츠 인구의 증가에 힘입어 국내 해양레저관광의 새로운 명소로 성장하고 있다. 강원도 양양군은 서핑 명소로 급성장하고 있으며, 스쿠버 다이빙 인구 급증에 대응하여 2018년 강릉 사근

진 해역에 해중 테마공원이 조성되는 등 강원권의 해양레저관광 수요는 계속 증가할 뿐만 아니라 다양화될 것으로 전망된다.

제2절 연구의 목적

KTX 고속화철도로 인한 전국의 접근성 개선은 국민들의 경제활동과 여가활동에 큰 변화를 가져왔다. 강릉선의 개통과 수도권을 중심으로 한 고속화도로의 개통은 강원권 해양관광 산업에 큰 변화를 줄 것으로 기대된다. 또한 평창동계올림픽의 성공적인 개최로 강원권 관광 수요가 급격히 늘어날 것으로 예상됨에 따라 해양관광 분야도 수용태세 점검이 시급한 실정이다. 즉, 중앙정부 및 지자체 차원에서 강원도 해양관광 수용태세를 파악하고 미흡한 분야는 개선방안을 마련하여 지역 관광의 질적 성장을 제고할 필요가 있다. 이러한 측면에서 본 연구의 목적은 강원권 해양관광의 질적 성장을 위하여 해양관광 수용태세를 파악하고, 해양관광의 활동 유형별 및 수용태세 평가 요소별 개선방안에 대한 정책을 제시하고자 한다.

제3절 연구의 범위

이 연구의 공간적 범위는 강원도 내 해양관광 지역인 동해안 6개 시군으로 고성군, 속초시, 양양군, 강릉시, 동해시, 삼척시로 설정하였다. 연구의 시간적 범위는 2018년을 기준으로 강원도 해양관광지를 분석하였다.

제4절 선행연구 검토

관광지 수용태세란 '관광객을 원활히 수용하기 위해 제공되는 기본적인 시설 또는 서비스'로 관광객 경험의 질적 수준을 향상시키고, 지역주민이 관광현상에 대해 긍정적 태도를 가질 수 있도록 관광목적지가 최대 방문객을 수용할 수 있게 준비된 상태를 뜻한다.[3] 즉, 관광지의 관광객을 위한 시설과 서비스가 최적의 상태로 유지되는 것을 의미한다. 관광 수용태세를 평가하는 요소는 다양한데 한국관광공사는 국내 대표 관광지 수용태세 모니터링을 위해 관광안내 서비스, 관광교통서비스, 숙박 및 식음료 서비스, 관광지 서비스 등을 평가요소로 구성한 바 있다.

관광지 수용태세 개선과 관련한 선행연구는 방한 중국인 관광객의 급격한 증가로 인하여 국내 인바운드 관광의 수용태세 발전 방안에 초점이 맞추어져 있었다. 장병권 외(2010)의 「중국관광객 유치를 위한 관광수용태세 개선방안」은 중국관광객 유치를 위한 우리나라 관광수용태세의 현황 및 관광서비스의 문제점을 분석하고 개선방안을 강구하고자 하였다. 이를 위해 중국 아웃바운드 관광 동향을 분석하고, 중국관광객 방한현황 및 수요를 추정하였으며 수용태세의 추진현황 및 문제점을 파악하여 개선방안을 제시하였다.

강원도 해양관광과 관련해서는 이영주 외(2015)의 「강원도 동해안 관광: 진단과 제고」가 대표적인 연구이다. 이 연구의 목적은 동해안 관광의 현황과 문제점을 파악하여 강원도와 동해안 6개 시군의 관광 경쟁력 제고를 위한 발전 방향을 모색하는 것이다. 이를 위하여 서남해안과의 비교분석을 실시하여 동해안의 관광자원, 수요, 관광산업을 파악하였고, 동해안 해양관광의 장소성 변화, 해양관광의 스펙트럼, 창조경제와

3) 한국관광공사, 「국내 대표 관광지 수용태세 모니터링 보고서」, 2009, p.7.

해양관광, 지역 관광계획과의 융합 등과 관련한 이슈를 도출하였다.

〈표 1-1〉 선행연구와 본연구의 차이점 비교

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	- 과제명: 강원도 동해안 관광: 진단과 제고 - 연구자(년도): 이영주 외(2015) - 연구목적: 동해안 관광의 사계절 관광 경쟁력을 향상시킬 수 있도록 동해안 관광정책의 발전방향을 제시함	- 문헌연구 - 국내외 사례분석	- 해안 및 해양관광 연구틀 정립 - 동해안 관광의 현황 및 문제점 - 현재 및 미래관점에서 동해안 관광의 중요 이슈 발굴 - 동해안 관광 경쟁력 제고를 위한 발전 방향 제시
	2	- 과제명: 중국관광객 유치를 위한 관광수용태세 개선방안 - 연구자(년도): 장병권 외(2010) - 연구목적: 중국관광객 유치를 위한 관광수용태세 현황 및 관광서비스의 문제점을 분석하고 개선방안을 강구함	- 문헌연구 - 중국관광객 방한 수요예측 시계열 분석법 - 전문가 의견 조사 - 해외사례분석	- 중국 아웃바운드 관광 동향 - 중국관관광객 유치 해외 사례 - 중국관광객 방한현황 및 수요 추정 - 중국관광객 수용태세의 추진 현황 및 문제점 - 중국관광객 유치를 위한 수용태세 개선방안
	3	- 과제명: 호남 KTX 개통에 따른 이용객 행태 및 교통활용 변화 분석 - 연구자(년도): 한국국토정보공사 (2016) - 연구목적: 호남 KTX 개통 이후의 변화를 분석하여 호남지역 내 지자체 및 관련 기관의 편의를 증진시키고, 지역발전계획 수립에 기여함	- 문헌연구 - 빅데이터 분석	- 호남 KTX 개통에 따른 변화 분석 - 호남 KTX역 접근성 및 연계교통체계 분석
본 연구		- 교통여건의 변화와 관광수용태세에 관한 연구는 부족한 실정으로 본 연구는 강릉선 개통에 따른 교통여건의 변화와 강원권의 해양관광 수용태세 개선방안 마련을 목적으로 함	- 문헌연구 - 관광객 설문조사 - 전문가 자문 및 인터뷰	- 교통여건 변화와 해양관광 추세 - 강원권 해양관광 수용태세 현황 및 문제점 - 강원권 해양관광 수용태세 개선방안

한편 본 과제의 핵심 이슈인 KTX 개통에 따른 지역 변화와 관련한 연구로는 한국국토정보공사(2016)의「호남 KTX 개통에 따른 이용객 행태 및 교통활용 변화 분석」이 있다. 이 연구는 호남선 KTX 개통으로 인하여 방문객들의 교통편 이용 행태 변화, 호남지역 유동인구의 변화와 소비변화를 분석하였다. 또한 빅데이터 분석을 통하여 호남지역 방문객 수의 변화, 방문객 방문 목적, KTX 역 연계교통체계 현황 등을 분석하였다.

본 연구의 목적은 강릉선 개통으로 인하여 강원권 해양관광의 큰 변화가 예상되므로 교통여건 변화와 해양관광 추세 분석 및 수요를 전망하고, 이와 함께 강원권 해양관광 수용태세 현황 및 문제점을 파악하여 강원권 해양관광 수용태세 개선방안을 도출하는 것을 목적이다.

제5절 연구 추진방법

본 연구는 국내외 문헌조사, 일반국민 대상 설문조사, 전문가 인터뷰 등을 연구방법으로 활용하였다. 세부적으로 살펴보면 2장에서는 기존 문헌조사를 통하여 강원권 해양관광의 추세와 특징을 살펴보고, 전체 국내 해양관광의 특징과 비교 분석하였다. 또한 고속화 철도 개통에 따른 강원권 교통현황을 분석하여 교통과 해양관광의 관계를 파악하였다. 다음으로는 일반국민을 대상으로 설문조사를 실시하여 강원권 해양관광의 이용실태 및 수요를 전망하였다. 3장에서는 강원권 해양관광 공급현황을 분석하기 위하여 전국 대비 해양레저·관광자원의 강원권 비중, 강원권 해양레저·관광자원 현황, 강원권 관광산업, 관련 정책 여건 등을 분석하였다. 또한 4장에서는 앞선 분석 결과를 바탕으로 강원도 관광 및 교통 관련 전문가를 대상으로 실시

한 전문가 인터뷰를 토대로 해양관광 수용태세를 종합 분석하였다. 마지막으로 5장에서는 이를 바탕으로 강원권 해양관광의 정책방향을 제시하고 해양관광 유형별 개선방안, 수용태세 항목별 개선방안 등을 도출하였다.

제 2 장

강원권 해양관광 현황과 수요분석

제1절 강원권 해양관광 추세와 특징

1. 강원권 해양관광 현황

강원도는 전체 해안선이 401.91km로 전국 해안선(14,962.81km)의 2.7%를 차지하고 있으며, 사빈이 발달하여 국내 전체 지정해수욕장의 35% 이상이 강원도 동해안에 위치하고 있다.[4] 강원권 해양관광은 수도권을 주요 배후시장으로 해수욕장, 경관감상, 수산물 먹거리 관광 등 전통적인 해양관광의 형태가 주를 이루고 있다. 또한 최근에는 여가시간의 증대와 소득변화, 개인 여가패턴의 다변화 등의 이유로 스킨스쿠버, 서핑 등 해양레저스포츠 활동자가 급격히 증가하면서 강원권 해양관광의 새로운 유형으로 자리매김하고 있다.

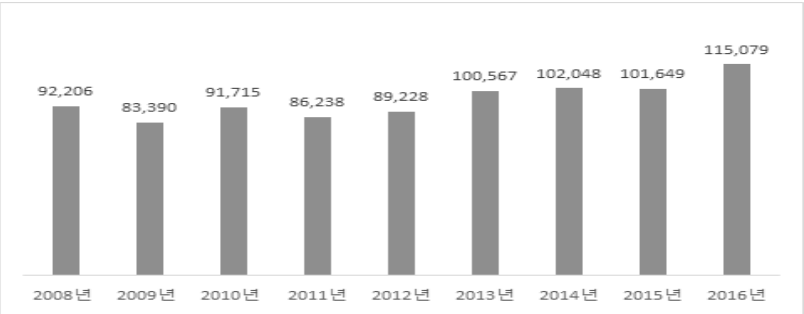
강원도의 전체 방문객 수 추이를 살펴보면 지난 4년간(2013년~2016

4) 강원도,「제6차 강원권 관광개발계획」. 2017. 2, p.41.

년) 연간 1억 명 이상을 기록했으며, 특히 2016년에는 전년대비 13.2% 증가한 1억 1,507만 명이 방문한 것으로 나타났다.

〈그림 2-1〉 강원도 방문객 수 추이(2008-2016년)

단위: 천명



자료 : 강원통계정보.「교통 및 관광」. http://stat.gwd.go.kr/ (검색일: 2018. 4. 20)

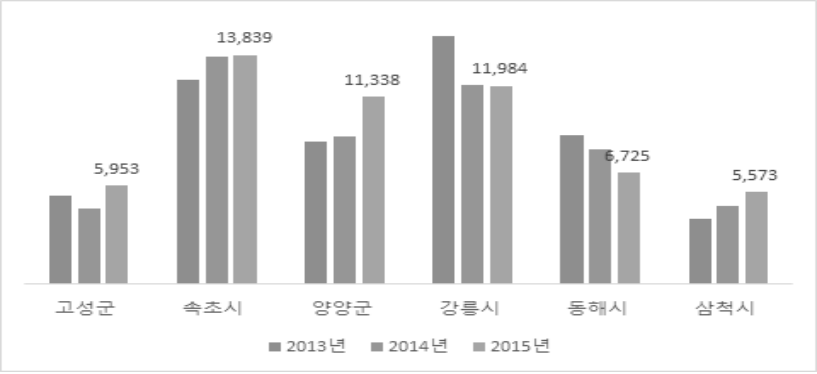
강원도 내 해양관광 지역은 동해안 6개 시군인 고성군, 속초시, 양양군, 강릉시, 동해시, 삼척시 연안이다.

〈그림 2-2〉 강원도 내 해양관광 지역

자료 : 저자작성

〈그림 2-3〉 강원도 내 동해안 6개 시군의 방문객 수 추이(2013-2015년)

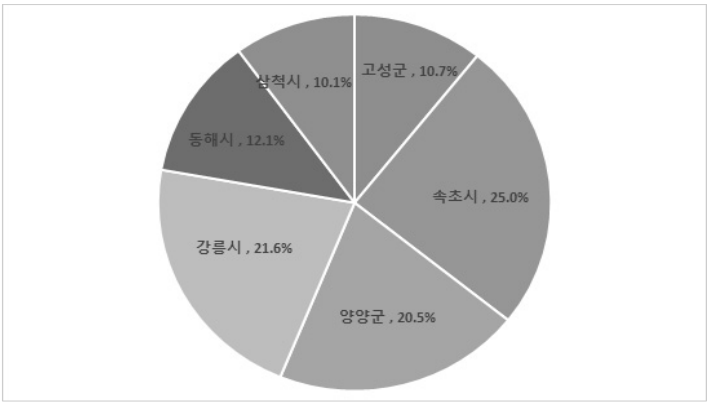
단위: 천명



자료 : 강원통계정보.「교통 및 관광」. http://stat.gwd.go.kr/ (검색일: 2018. 4. 20)

〈그림 2-4〉 강원도 내 동해안 6개 시군의 방문객 분포 현황(2015년)

단위: %



자료 : 강원통계정보.「교통 및 관광」. http://stat.gwd.go.kr/ (검색일: 2018. 4. 20)

2015년 기준 전체 강원도 방문객의 54.5%인 5,541만 명이 동해안에 접한 6개 시군을 방문한 것으로 나타났다. 이들 시군의 방문객 수 추이를 살펴보면 강릉시와 동해시 지역을 제외하고 대부분 방문객 수는 꾸준히 증가하고 있다.

동해안 6개 시군 방문객 분포 현황을 살펴보면 2015년 기준 전체 강원도 동해안 방문객의 25%가 속초시를 방문하였고, 다음으로 강릉시 21.6%, 양양군이 20.5%를 차지하였다. 방문객 수가 가장 적은 지역은 삼척시와 고성군으로 10% 정도의 분포 현황을 보이고 있다. 한편 2017년 국민여행실태조사에 따르면 강원도를 방문한 여행객은 총량기준 약 4,629만 명이다. 이 중 강원도 연안지역 여행객 규모를 전체 강원도 방문객 중 동해안 6개 시군 방문객이 차지하는 비중인 54.5%를 기준으로 추산해 보면 약 2,522만 명 규모로 추정된다.[5)]

국내 대표 해양관광 목적지인 해수욕장 이용 현황을 살펴보면 2017년 전국 해수욕장 257곳 중 상위 10대 해수욕장 이용객이 전체의 75.9%를 차지하고 있다.

〈표 2-1〉 2017년 상위 10개 해수욕장 이용 현황

순위	해수욕장명	광역	개장일수(일)	이용객수(명)	1일 평균 이용객수(명)	비중(%)
1	해운대해수욕장	부산	92	13,709,000	149,011	13.7%
2	대천	충남	65	13,507,283	207,804	13.5%
3	광안리해수욕장	부산	72	12,128,000	168,444	12.1%
4	송도해수욕장	부산	102	10,521,000	103,147	10.5%
5	다대포해수욕장	부산	62	7,320,000	118,065	7.3%
6	경포	강원	45	5,887,080	130,824	5.9%
7	송정해수욕장	부산	92	4,305,000	46,793	4.3%
8	낙산	강원	45	3,368,382	74,853	3.4%
9	속초	강원	45	2,987,709	66,394	3.0%
10	망상해수욕장	강원	47	2,428,817	51,677	2.4%
1-10위 합계				76,162,271		75.9%
전체 해수욕장 방문객 수				100,379,295		100%

자료 : 해양수산부 내부자료.[6)]

5) 세계관광기구는 2013년 발간한 「Sustainable Marine Tourism」에서 전 세계 관광 활동의 약 50%가 연안지역에서 이루어진다고 추정하고 있는데, 강원 지역 전체 방문객 중 동해안 6개 시군 방문객 비율도 54.5%로 나타나 세계관광기구의 연구 결과와 부합함.

6) 2017년 기준 지정해수욕장 257개소에 한하여 해수욕장 방문객 수 통계 자료임.

강원 지역 해수욕장은 경포, 낙산, 속초, 망상이 포함되어 있는데 해수욕장 방문객 수는 전체 대비 14.7%를 차지하고 있다. 한편 강원권 해수욕장은 개장일수가 상대적으로 짧은 반면에 1일 평균 이용객 수는 높은 편이다. 예를 들어 6위에 위치한 경포대 해수욕장의 경우 1일 평균 이용객 수가 13만 명 정도로 1위인 해운대 해수욕장 이용객 수 14만 9,000명과 비슷한 수치로 나타나 혼잡도에 있어서는 매우 높은 편임을 알 수 있다.

강원권 지역에는 92곳의 해수욕장이 소재하고 있어 국내 해수욕장 개수의 35%를 차지하며, 2017년 연간 이용객 수는 2,258만 명 정도이다. 이는 전체 해수욕장 이용객 수 대비 약 22.5%에 해당한다. 강원권 내의 상위 10개 해수욕장의 이용객 수는 경포, 낙산, 속초, 망상, 추암, 삼척, 맹방, 장호, 용화, 송지호 순으로 나타났다.

〈표 2-2〉 2017년 강원도 지역 상위 10개 해수욕장 이용 현황

순위	해수욕장명	지역	개장일수(일)	이용객수(명)	1일 평균 이용객수(명)	비중(%)
1	경포	강릉시	45	5,887,080	130,824	26.1%
2	낙산	양양군	45	3,368,382	74,853	14.9%
3	속초	속초시	45	2,987,709	66,394	13.2%
4	망상해수욕장	동해시	47	2,428,817	51,677	10.8%
5	추암해수욕장	동해시	47	1,075,697	22,887	4.8%
6	삼척	삼척시	38	926,973	24,394	4.1%
7	맹방	삼척시	38	678,988	17,868	3.0%
8	장호	삼척시	38	618,148	16,267	2.7%
9	용화	삼척시	38	440,708	11,598	2.0%
10	송지호	고성군	38	341,123	8,977	1.5%
1-10위 합계				18,753,625		83.0%
전체 강원도 동해안권 해수욕장 방문객 수				22,586,257		100%

자료 : 해양수산부 내부자료.

강원도 동해안의 해양레저스포츠 활동은 바다낚시, 스킨스쿠버, 보트·요트, 서핑 등 다양하다. 강원도 동해안의 해양레저스포츠 활동 인구는 약 16만 명인 것으로 나타났다.[7)]

〈표 2-3〉 강원도 해양레저스포츠 활동

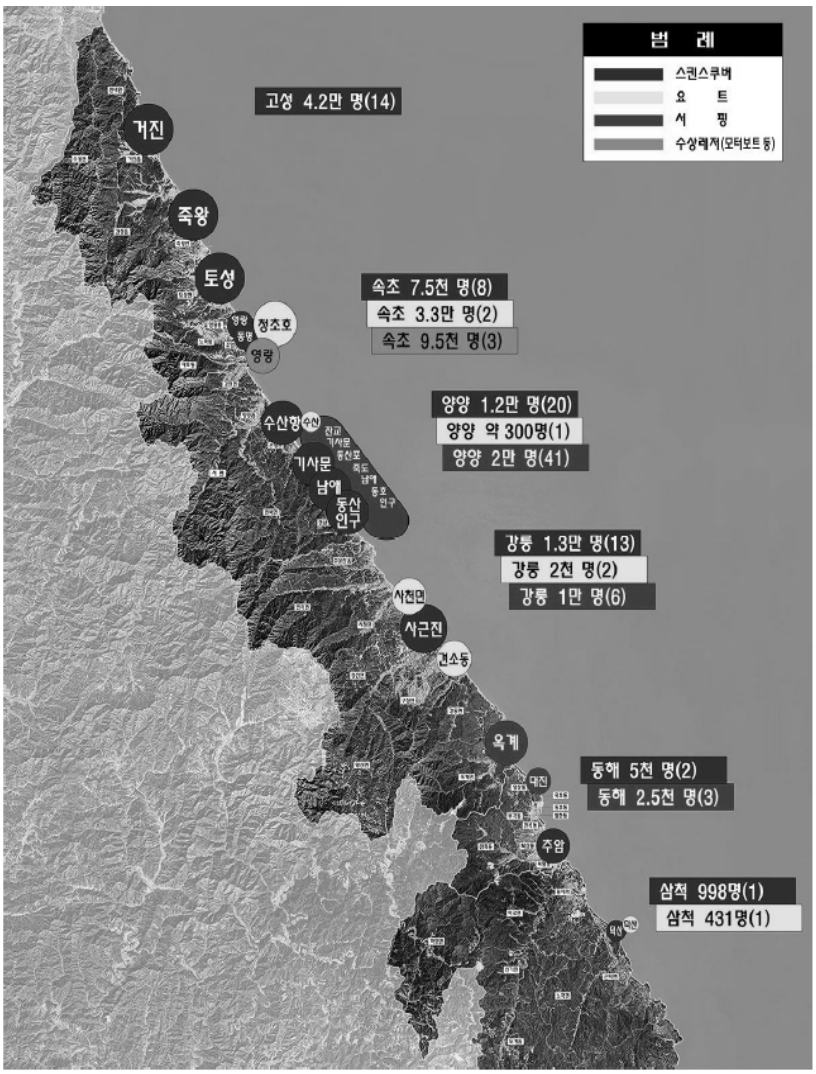
구분	해양레저스포츠 활동 내용
고성군	바다낚시, 방파제낚시, 스킨스쿠버, 스노클링, 보트, 윈드서핑, 바다래프팅
속초시	스킨스쿠버, 스노클링, 모터보트, 패러세일링, 플라이 피쉬, 카누, 수상스키, 땅콩보트, 윈드서핑, 바다낚시, 갯바위낚시, 방파제낚시
양양군	스킨스쿠버, 스노클링, 모터보트, 바다래프팅, 수상스키, 워터슬레이, 요트, 플라이피쉬, 바다낚시, 방파제낚시
강릉시	바다낚시, 방파제낚시, 스킨스쿠버, 스노클링, 모터보트, 윈드서핑, 바다래프팅
동해시	스킨스쿠버, 스노클링, 유람선, 바다낚시
삼척시	바다낚시, 스킨스쿠버, 윈드서핑, 요트, 모터보트, 수상오토바이, 바다래프팅, 씨카약, 워터슬레이, 수상스키, 웨이크보드

자료 : 강원도.「제6차 강원권 관광개발계획」, 2017. 2. p.89.

활동별로 살펴보면 스킨스쿠버 인구가 8만 500명 정도로 가장 많았으며, 다음으로 요트 인구 약 3만 5,000명, 서핑인구 약 3만 2,500명 순으로 나타났다. 지역별로는 고성의 스킨스쿠버 활동자가 4만 2,000명으로 가장 많았으며, 다음으로 강릉 1만 3,000명, 양양 1만 2,000명 등의 순으로 나타났다. 요트 활동자는 속초가 3만 3,000명으로 가장 많은 지역이었고, 양양이 최근 들어 한해 약 2만 명이 찾는 국내 서핑 명소로 급부상 하고 있다.

7) 강원도,「강원도 해양레저관광발전 마스터플랜 연구」, 2016. p.166. 의 활동별 인구를 모두 합한 값임.

〈그림 2-5〉 강원도 동해안 해양레저 참여현황



자료 : 강원도, 「강원도 해양레저관광발전 마스터플랜 연구」. 2016, p.166.

2017년 기준 강원도 동해안의 주요 관광지를 찾은 관광객은 1,411만 명으로 나타났다. 지역별로는 속초가 476만 명이 방문하여 관광

객 수가 가장 많았으며, 다음으로 강릉시 331만 명, 양양군 221만 명, 삼척시 155만 명, 고성군 133만 명, 동해시 92만 명 순으로 나타났다. 이 지역 내에서는 속초시 설악산국립공원(245만 명) 양양군 낙산사(133만 명), 강릉시 오죽헌 시립박물관(87만 명) 등이 관광객이 가장 많이 방문한 관광지로 나타났다.

〈표 2-4〉 2017년 동해안 주요 관광지 방문객 수

시·군	관광지명	관광객 수(명)	총계(명)
강릉시	대관령박물관	62,489	3,317,487
	대관령자연휴양림	85,896	
	메이플비치골프장	71,069	
	샌드파인골프클럽	50,899	
	썬크루즈조각공원	276,393	
	오죽헌.시립박물관	874,641	
	와바다다(아라나비)	27,603	
	정동진역	423,096	
	참소리박물관	312,751	
	커피박물관	48,295	
	통일공원	221,014	
	하슬라아트월드	198,875	
	환희컵박물관	216,982	
	강릉단오문화관	101,578	
	강릉솔향수목원	211,200	
	숲사랑 홍보관	28,181	
	오대산국립공원소금강	106,525	
속초시	석봉도자기미술관	12,147	

	설악동자동차 야영장	28,323	
	설악워터피아	512,939	
	속초시박물관	110,480	
	속초시청소년수련관	63,687	
	속초해변 국민여가 제1캠핑장	19,464	
속초시	속초해수욕장	90,083	4,763,073
	아바이마을	545,543	
	얼라이브하트	159,125	
	엑스포유람선	26,180	
	영랑호CC	55,363	
	척산온천	71,549	
	척산온천휴양촌	342,229	
	테디베어팜	49,438	
	한화리조트(골프장)	56,230	
	해피 아울 하우스	14,567	
	화랑도 체험장	1,877	
	국립산악박물관	107,538	
	설악산국립공원(설악동)	2,452,020	
	설악산자생식물원	44,291	
고성군	송지호 관망타워	57,106	1,338,702
	청간정만경대	160,813	
	통일전망대	623,203	
	화암사	114,432	
	화진포관광지 역사안보전시관	310,196	
	화진포관광지 화진포해양박물관	72,952	
양양군	골든비치컨트리클럽	99,352	2,216,047
	낙산사	1,329,234	
	미천골자연휴양림	77,818	
	설악산국립공원(약수터)	222,053	
	오산리선사유적박물관	69,373	

	오색그린야드호텔 온천 이용객	230,068	
	일현미술관	27,896	
	설악산국립공원(남설악)	75,176	
	설악산국립공원(용소폭포)	85,077	
동해시	망상오토캠핑리조트	166,070	927,420
	무릉계곡	385,019	
	약천온천	72,448	
	천곡동굴	303,883	
삼척시	대금굴	168,333	1,556,564
	동굴신비관	45,191	
	수로부인 헌화공원	167,022	
	어촌민속전시관	276,268	
	해양레일바이크	510,431	
	환선굴	389,319	

자료 : 관광지식정보시스템 www.tour.go.kr (검색일: 2018. 4. 20)

이상의 논의를 종합하면 강원도 연안지역의 순수한 해양레저관광객 규모는 강원권 주요 관광지 입장객 1,400만 명과 동해안 6개 시군 방문객 및 국민여행실태조사에 따른 강원도 연안지역 여행객 2,500만 명 범위로 추정된다.

2. 강원권 해양관광 행태분석

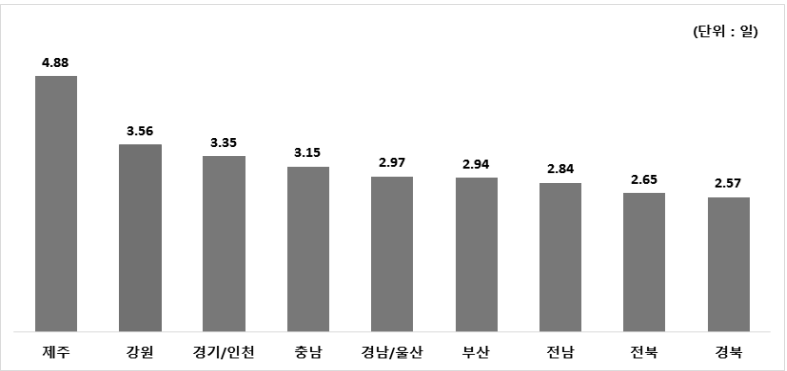
강원도 해안지역을 방문하는 관광객들의 특성을 파악하기 위해 한국해양수산개발원이 한국어촌어항협회의 의뢰로 2016년 실시한 '해양관광·레저 실태 조사'[8] 결과를 바탕으로 전국을 대상으로 한 해양관광 활동자의 행태와 강원도 지역을 방문한 해양관광 활동자의 행

8) 한국어촌어항협회, 「해양관광·레저 실태 조사」, 2016.

태를 비교 분석하였다. 해양관광 경험이 있는 전 국민을 대상으로 지역별 체류 기간, 방문 시기, 방문 목적, 해양관광 활동별 경험률, 해양관광 활성화 저해 요인 등에 대해 설문조사를 실시하고 그 결과를 강원도 해안지역 방문객의 응답 결과와 비교하였다.

전국 해안지역을 방문한 관광객 중 제주를 방문한 응답자들이 4.88일을 체류해 해안지역에서 가장 긴 시간을 보냈는데, 제주는 항공 또는 선박을 이용해 육지에서 떨어진 섬 지역을 방문하는 것이므로 내륙의 다른 지역에 비해 상대적으로 긴 시간 동안 체류하는 것으로 나타났다. 그 다음으로 강원권 해안지역 방문객이 3.56일을 체류하는 것으로 나타나 내륙 지역 중에서는 가장 길게 머물고 있다. 이에 반해 경북 지역은 2.57일 체류하여 가장 짧은 시간 동안 머무는 것으로 나타났다.

〈그림 2-6〉 전국 vs 강원도 관광객 체류 기간 비교

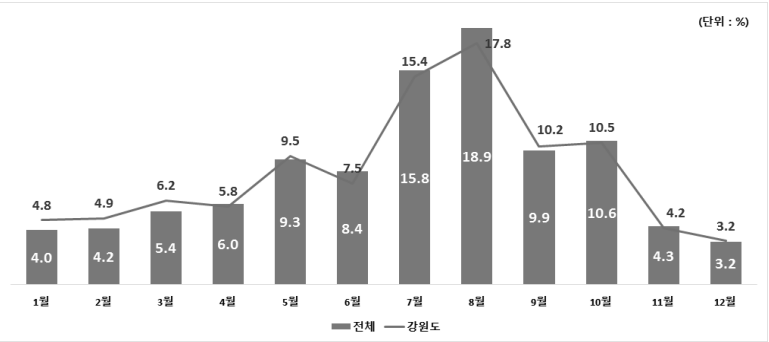


자료 : 한국어촌어항협회, 「해양관광·레저 실태 조사」, 2016. 재작성

구분	내용
모집단	전국 만 19세~69세 성인 남녀
조사방식	구조화된 설문지에 의한 온라인 조사(2016. 10월 말 ~ 11월 초, 약 2주간)
표본크기	1,760명
표본추출	인구비례 할당표본추출(Quota sampling)

방문 시기와 관련해서는 해안지역을 방문하는 관광객들은 여름 휴가철인 7월과 8월에 가장 많으며 11월부터 다음 해 4월까지는 매우 적은데 이러한 경향은 지역별로 차이가 없는 것으로 나타났다. 다만 강원도 해안지역을 찾는 관광객들은 해양관광 비수기인 1월부터 3월 사이에 전국 평균치에 비해 상대적으로 많이 방문하는 것으로 나타났다.

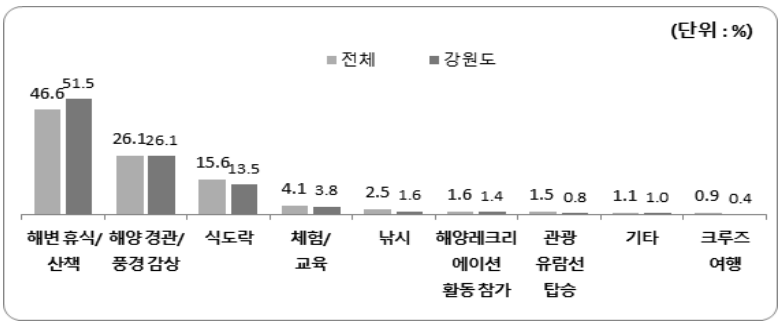
〈그림 2-7〉 전국 vs. 강원도 관광객 방문 시기 비교



자료 : 한국어촌어항협회, 「해양관광·레저 실태 조사」, 2016. 재작성

해안지역을 방문하는 주요 목적은 해변 휴식 및 산책, 해양 경관 및 풍경 감상, 먹거리 등이었다. 특히 강원도 해안지역 방문객들은 해변 휴식 및 산책을 위해 방문한 비율이 51.5%로 응답자의 절반 이상을 차지했으며, 다음으로 높게 나타난 해양 경관 및 풍경 감상까지 포함하면 강원도 해안지역의 자연 자원에 매력을 느껴 휴식을 취하고자 방문하는 비율이 77.6%로 4명 중 3명에 이른다. 그 외에 식도락을 목적으로 한 방문 비율은 상대적으로 낮은 13.5%였으며 체험 및 교육, 낚시 등을 위한 방문 비율도 다소 낮게 나타났다.

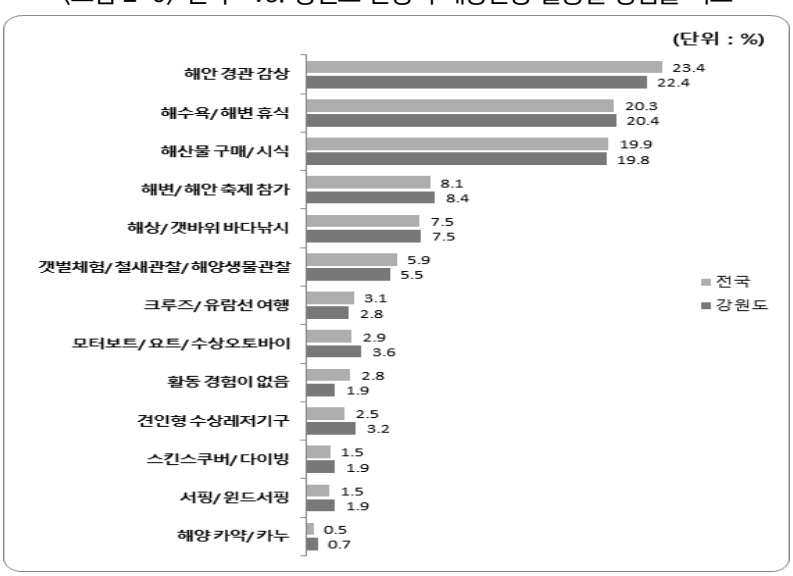
〈그림 2-8〉 전국 vs. 강원도 관광객 방문 목적 비교



자료 : 한국어촌어항협회, 「해양관광·레저 실태 조사」, 2016. 재작성

전국 해안지역 방문객의 해양관광 활동별 경험률을 보면 해안 경관 감상(23.4%)을 가장 많고, 다음으로 해수욕 및 해변 휴식(20.3%), 해산물 구매 및 시식(19.9%) 순이다. 강원도 해안지역 방문객이 경험한 해양관광 활동별 경험률 및 순위도 전국 조사 결과와 유사하게 나타났다.

〈그림 2-9〉 전국 vs. 강원도 관광객 해양관광 활동별 경험률 비교

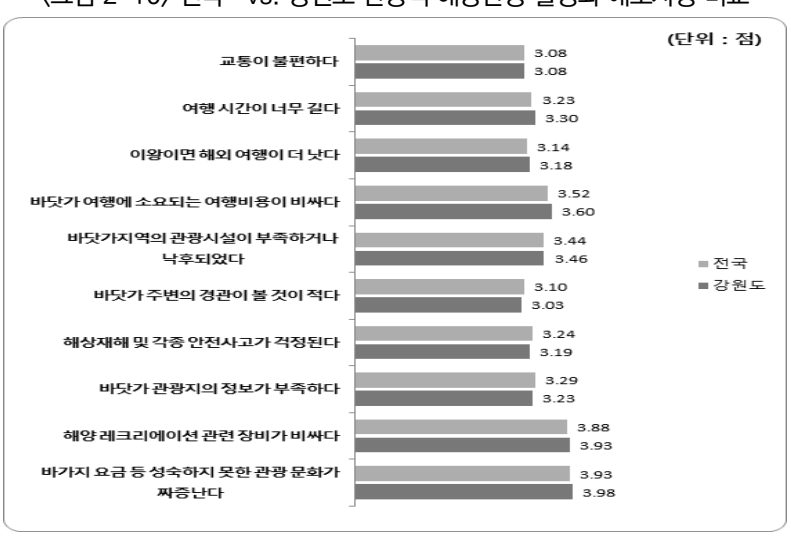


자료 : 한국어촌어항협회, 「해양관광·레저 실태 조사」, 2016. 재작성

한편 강원도 해안지역 방문객들은 모터보트/요트/수상오토바이(3.6%, 전국 대비 + 0.7% 포인트), 견인형 수상레저기구(3.2%, 전국 대비 + 0.7% 포인트), 스킨스쿠버/다이빙(1.9%, 전국 대비 + 0.4% 포인트), 서핑/윈드서핑(1.9%, 전국 대비 + 0.4% 포인트), 해양카약/카누(0.7%, 전국 대비 + 0.2% 포인트) 등 직접 체험할 수 있는 동적인 해양레저활동 참여율이 상대적으로 높게 나타나는 특징을 보였다. 그 외에도 강원도 해양관광 활동자들은 해변/해안 축제에 참여한 경험이 전국보다 상대적으로 높게 나타났다.

해양관광이 활성화되지 못하는 요인을 5점 만점으로 평가했을 때 바가지요금 등 성숙하지 못한 관광문화(3.93점), 해양 레크리에이션 장비 비용 부담(3.88점), 해안지역 여행비용 부담(3.52점) 등이 걸림돌이라는 응답이 높게 나타났다. 강원도 해안지역 방문객들의 응답도 전국 조사 결과와 유사하게 나타났다.

〈그림 2-10〉 전국 vs. 강원도 관광객 해양관광 활성화 애로사항 비교



자료 : 한국어촌어항협회, 「해양관광·레저 실태 조사」, 2016. 재작성

특히 강원도 해안지역 방문객들은 해양관광 시 주요 애로사항으로 꼽힌 성숙하지 못한 관광문화, 해양 레크리에이션 장비 및 여행 비용의 경제적 부담 항목에 대해 전국 조사 결과에 비해 상대적으로 높은 공감을 보여 각 요소에 대해 강하게 긍정하는 것으로 조사되었다. 또한 해안지역의 관광시설 부족 및 낙후, 긴 여행 시간 등이 불만이라는 응답도 전국에 비해 다소 높게 나타났다. 결과적으로 이러한 애로사항으로 인해 해외 여행이 더 낫다는 응답이 3.18점으로 전국 평균인 3.14점 보다 높게 나타난 것으로 보인다.

3. 고속화 철도 개통에 따른 강원권 교통 변화

2018 평창동계올림픽의 핵심 교통시설인 강릉선이 2017년 12월 개통되었다. 강릉선은 강원도 지역 최초의 KTX 노선이며, 1973년 태백선 개통 이후 44년 만에 강원도 동서축을 연결하는 철도 노선이다. 이 철도 노선은 1996년 타당성조사 검토 이후, 2011년 7월 평창동계올림픽 개최가 확정되면서 2012년 6월에 착공하여 5년 반 만에 완공되었다. 개통되는 철도 구간에는 6개 신설역(만종, 횡성, 둔내, 평창, 진부, 강릉)과 2개의 신호장(대관령, 남강릉)이 위치하고 있으며, 대관령 터널 구간(21.75km)은 세계에서 2번째로 긴 터널로 공사기간만 41개월(2015년 11월 30일 관통)이 소요되었다.[9)]

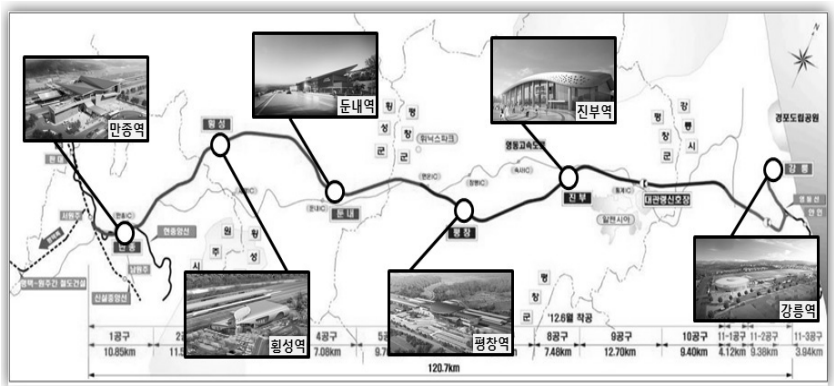
9) 강원연구원, 「강원권 고속화 철도시대 개막! KTX 경강선 개통과 지역발전 과제」, 정책메모 제655호, 2017, p.1.

〈표 2-5〉 강릉선(원주~강릉 철도 사업 개요 및 추진 경위)

사업 개요	추진 경위
• 사업 구간 : 원주~강릉 구간 (120.7km) • 사업 기간 : 1997~2018년 • 총 사업비 : 3조 7,597억 원 • 신설역(6개소) : 만종, 횡성, 둔내, 평창, 진부, 강릉 • 신호장(2개소) : 대관령, 남강릉	• '96.5 : 서울대공학연구소 타당성조사(B/C=1.03) • '00.3~'00.8 : KOTI 타당성 검토(B/C=1.31) • '04.11~'06.12 : 기본설계(한국철도시설공단) • '06.9~'07.7 : KDI 타당성 재검증 (복선 B/C=0.29, 단선 B/C=0.39) • '08.9.30 : 국가 30대 선도프로젝트 사업으로 선정 • '11.7.6 : 평창동계올림픽 유치 확정 • '12.6.1 : 원주~강릉 철도 착공식 • '17.12 : 원주~강릉 철도 개통(KTX 운행)

자료 : 한국철도시설공단, 강원연구원, 「강원권 고속화 철도시대 개막! KTX 경강선 개통과 지역발전 과제」, 정책메모 제655호, 2017. p.1, 재인용.

〈그림 2-11〉 강릉선 운행 노선

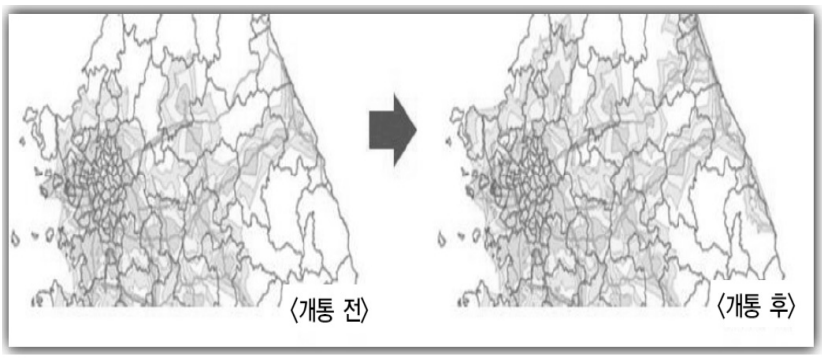


자료 : 한국철도시설공단. 강원연구원, 「강원권 고속화 철도시대 개막! KTX 경강선 개통과 지역발전 과제」, 정책메모 제655호, 2017, p.1. 재인용

한편 이보다 앞서 2016년 11월 완공된 제2영동고속도로(경기 광주~원주), 동해고속도로 전 구간(속초~삼척)이 개통되었고, 2017년 6월에는 서울과 양양 간 고속도로가 개통되었다. 이러한 광역 교통망 개통으로 수도권과 강원도 동해안 간은 90분대로 접근성이 향상되었

으며, 강원도 내 고속교통망 30분 이내 접근 가능 지역의 비중도 기존 63% 수준에서 82%까지 상승하였다.

〈그림 2-12〉 강원도 내 고속교통망 30분 이내 접근 가능지역 변화



자료 : 강원연구원, 「강원권 고속화 철도시대 개막! KTX 경강선 개통과 지역발전 과제」, 정책메모 제655호, 2017. p.5.

강릉선 열차운행이 확정되면서 그동안 청량리역과 강릉역 간 5시간 47분 소요되던 통행시간이 1시간 12분으로 단축되어 기존 기차와는 약 4시간 35분, 고속버스와는 1시간 28분의 단축 효과가 발생하였다.

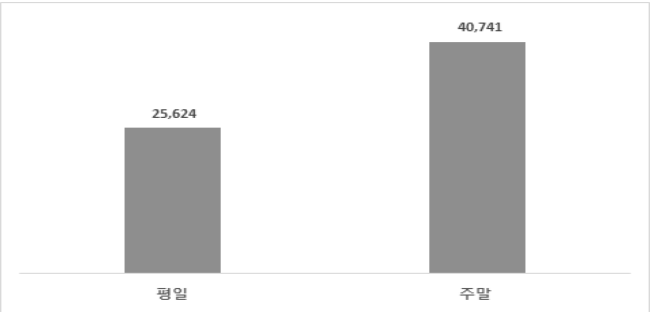
〈표 2-6〉 강릉선 운행에 따른 통행시간 단축 효과

구분	운행시간(개통 전)	개통 후	단축시간	비고
기존 열차	5시간 47분 (청량리~강릉, 무궁화)	1시간 12분 (청량리~강릉, KTX-산천)	4시간 35분	서원주~강릉
고속버스	2시간 40분 (강남~강릉, 우등)		1시간 28분	

자료 : 한국철도시설공단. 강원연구원, 「강원권 고속화 철도시대 개막! KTX 경강선 개통과 지역발전 과제」, 정책메모 제655호, 2017, p.3. 재인용

〈그림 2-13〉 강원도 주요 도로의 주말/평일 교통량 비교

단위: 대/일



자료 : 강원도, 「고속철도 개통과 연계한 렌터카 이용 활성화 대책」, 2017. p.93.

강원도는 매년 주말 및 성수기에 교통 체증으로 인해 수도권에서 동해안 지역 관광을 기피하는 현상이 발생하고 있다. 2015년 기준 강원도 주요 도로들의 주말/평일 교통량을 비교하면, 평일은 평균 25,624대의 교통량이 통행하는 반면, 주말에는 40,741대가 통행하여 약 1.6배 많은 교통량이 주말에 집중되고 있는 것으로 나타났다.[10] 따라서 강릉선 개통은 주말 및 성수기 도로교통 체증을 다소나마 해소하여 지역관광 경쟁력을 강화할 수 있을 것으로 전망된다.

KTDB(국가교통데이터베이스, Korea Transport Data Base) 2014년 기준 강원도의 지역 간 1일 여객 총 통행량은 유출량 기준 260만 통행이며, 유입량 기준으로는 259만 통행으로 나타났다. 이 중 강원도 내부 통행량은 1일 유출량 기준 241만 통행(92.72%), 유입량 기준 241만 통행(93.06%)으로 분석되었다. 본 연구에서는 강원도와 타 지역 간의 통행량을 분석하기 위하여 강원도 내부 통행량을 제외하였다. 그 결과, 지역별로는 유출량을 기준으로 경기 41.42%(78,396 통행/일), 서울 30.23%(57,216 통행/일), 충북 8.52%(16,121 통행/일), 인천

10) 한국도로공사, 2015 구간 교통량(평일/주말), http://www.ex.co.kr. (검색일: 2018년 7월 2일)

6.47%(12,238 통행/일)등의 순으로 나타났다. 유입량 기준의 경우도 경기 40.72%(73,209 통행/일), 서울 30.26%(54,404 통행/일), 충북 9.30%(16,725 통행/일), 경북 5.63%(10,120 통행/일)등의 순으로 통행량이 많은 것으로 나타났다. 결과적으로 경기와 서울 수도권으로부터의 유출량과 유입량이 전체의 70% 이상을 차지하는 것으로 나타났다.

〈표 2-7〉 강원도 ↔ 타 지역 간 여객 교통수단별 유출 통행량 현황

단위: 통행/일

강원도 기준	유출량(통행/일) 기준							
	승용차	버스	일반철도/지하철	고속철도	항공	해운	합 계	비율(%)
서울	25,904	21,454	9,858	0	0	0	57,216	30.23
부산	200	1,181	55	0	0	0	1,436	0.76
대구	871	1,258	50	0	0	0	2,179	1.15
인천	2,136	9,998	104	0	0	0	12,238	6.47
광주	221	364	0	0	0	0	585	0.31
대전	1,162	1,587	4	0	0	0	2,752	1.45
울산	114	1,613	18	0	0	0	1,745	0.92
경기	56,782	17,118	4,496	0	0	0	78,396	41.42
충북	11,405	4,292	423	0	0	0	16,121	8.52
충남	1,289	1,375	10	0	0	0	2,674	1.41
전북	994	621	5	0	0	0	1,621	0.86
전남	213	153	5	0	0	0	371	0.20
경북	3,890	5,485	463	0	0	553	10,390	5.49
경남	638	559	5	0	0	0	1,202	0.64
제주	0	0	0	0	193	0	193	0.10
세종	36	130	3	0	0	0	169	0.09
합 계	105,855	67,188	15,499	0	193	553	189,287	100.00
비율(%)	55.92	35.50	8.19	0.00	0.10	0.29	100.00	

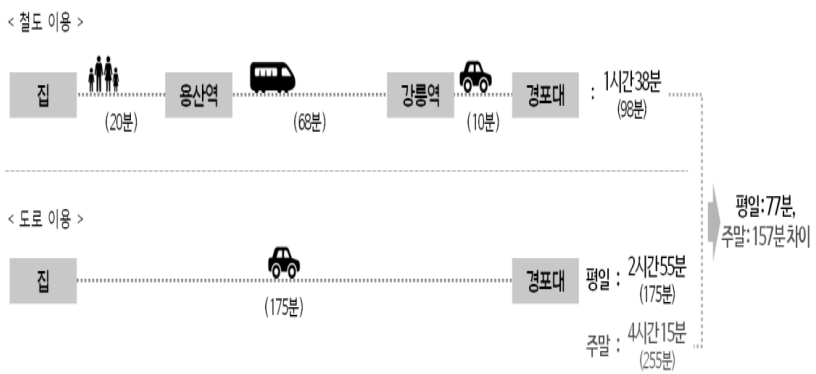
주 : 1) 2014년 기준 자료임
2) 강원도 내부통행량은 제외함

자료 : KTDB

교통수단별로는 유출량을 기준으로 할 때, 승용차 55.92%(105,855 통행/일), 버스 35.50%(67,188 통행/일), 일반철도 8.19%(15,499 통행/일), 항공0.10%(193 통행/일), 해운 0.29%(553 통행/일)의 비중으로 나타났다. 유입량 기준으로는 승용차 54.82%(98,572 통행/일), 버스 35.91%(64,574 통행/일), 일반철도 8.85%(15,911 통행/일), 항공 0.10%(173 통행/일), 해운 0.32%(570 통행/일)의 비중으로 나타났다. 즉, 승용차를 이용하는 비율이 절반을 넘는 것으로 나타났다. 분석결과를 종합할 때 강원도는 수도권에서의 승용차 유입량이 많으며 이는 도로교통을 통한 관광 유입 비중이 높다는 것을 알 수 있다.

본 연구에서는 수도권에서 강원도 동해안 지역을 방문하는 관광객이 철도와 승용차를 이용할 경우를 각각 구분하여 이동시간을 산출하여 비교 분석하였다.

〈그림 2-14〉 강원도 고속화철도 Vs. 승용차 이용객 이동시간 산출비교



자료 : 강원도,「고속철도 개통과 연계한 렌터카 이용 활성화 대책」, 2017. p.95.

그 결과, 강릉선을 이용할 경우 이동시간은 평일과 주말에 관계없이 1시간 38분으로 예측되나, 도로를 이용할 경우에는 평일은 2시간

55분(175분), 주말은 4시간 15분(255분)으로 분석되었다. 즉, 철도를 이용하여 강원도 동해안 지역을 관광목적으로 여행할 경우 교통수단을 변경해야 한다는 단점은 있으나, 철도를 이용할 경우 승용차를 이용할 경우보다 평일은 77분, 주말은 157분이 단축되어 통행시간 단축 측면에서 충분히 경쟁력이 있는 것으로 분석되었다.

제2절 강원권 해양관광 이용실태 및 수요분석

강원권 해양관광의 이용실태 및 수요를 전망하기 위하여 일반 국민을 대상으로 「강원권 해양관광 실태조사」를 실시하였다. 본 설문조사의 대상은 전국 19~69세의 성인 남녀 약 1,500명이며, 조사 시기는 2018년 6월 7일에서 15일까지 9일간이다. 조사 담당기관은 국내 전문 설문조사 기관인 리서치 앤 리서치이며, 조사 방법은 조사비용과 조사기간을 고려하여 이메일을 통한 온라인 조사를 실시하였다.

〈그림 2-15〉 강원권 해양관광 실태조사 설계

조사 대상	전국의 만 19세 이상 70세 미만 성인 남녀
표 본 수	1,526명
표본 오차	95% 신뢰수준에서 최대허용 표본오차 ± 2.51% Point
조사 방법	e-mail에 의한 온라인 조사(On-line Survey)
표본 추출	성, 연령, 지역별 할당표본 추출 (Quota Sampling)
조사 기간	2018년 6월 7일(목) ~ 6월 15일(금)

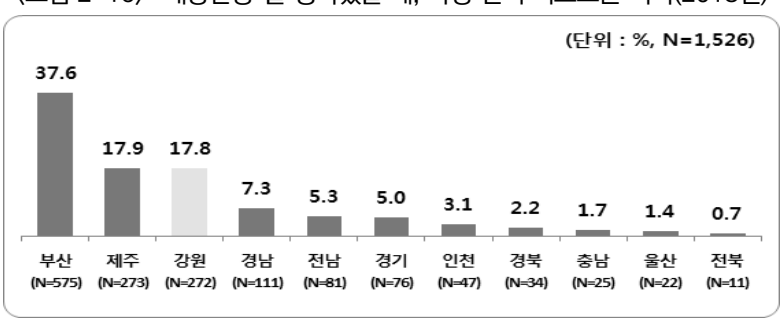
조사도구는 한국해양수산개발원의 「해양관광실태조사」, 문화체육관광부의「국민여행실태조사」, 강원도의 「강원관광 실태조사」등의 주요문항을 포함하였으며, 이를 기준으로 충분한 사전조사(pre-test)를 통하여 문항의 오류를 수정하였다. 설문조사 항목은 해양관광 및 강원도 방문 실태, 강원권 해양관광 실태, 강원권 해양관광 수요 등 3개 부문으로 구성하였다.

1. 강원권 해양관광 이용 실태 분석

1) 강원도 방문 실태

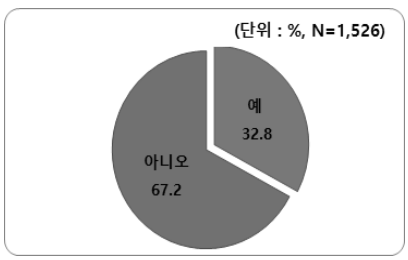
강원권 해양관광 이용실태를 분석하기에 앞서 해양관광을 생각했을 때 국내에서 가장 먼저 떠오르는 지역을 물어보았다. 응답자의 37.6%가 부산을 꼽았으며, 다음으로 제주가 17.9%로 나타났다. 강원도는 17.8%로 3위로 나타나 국내 해양관광지의 상위에 위치하고 있는 것을 알 수 있다. 이는 앞서 제시한 「2018 하계휴가 실태조사」와는 차이가 있으며, 해양관광에 있어서는 강원도의 브랜드 이미지가 상대적으로 낮은 것으로 해석가능하다.

〈그림 2-16〉 "해양관광"을 생각했을 때, 가장 먼저 떠오르는 지역(2018년)

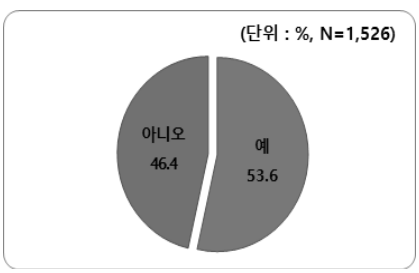


다음으로 강릉선을 이용해 본 경험과 서울-양양 고속도로를 이용해 본 경험에 대해 물어본 결과 강릉선의 경우 '있다'고 응답한 비중이 전체의 32.8%를 차지하였으며, 서울-양양 고속도로는 53.6%가 이용 경험이 있는 것으로 나타나 서울-양양 고속도로 이용경험이 상대적으로 더 높은 것을 알 수 있다.

〈그림 2-17〉 강릉선 이용 경험



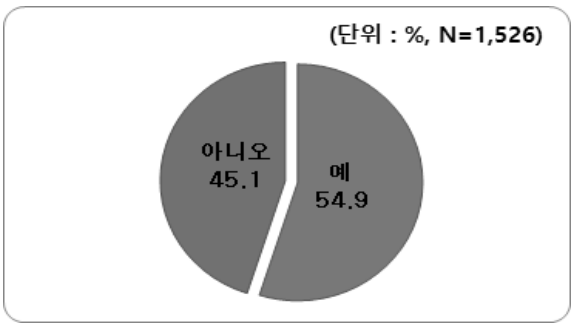
〈그림 2-18〉 서울-양양고속도로 이용 경험



2) 강원권 해양관광 실태

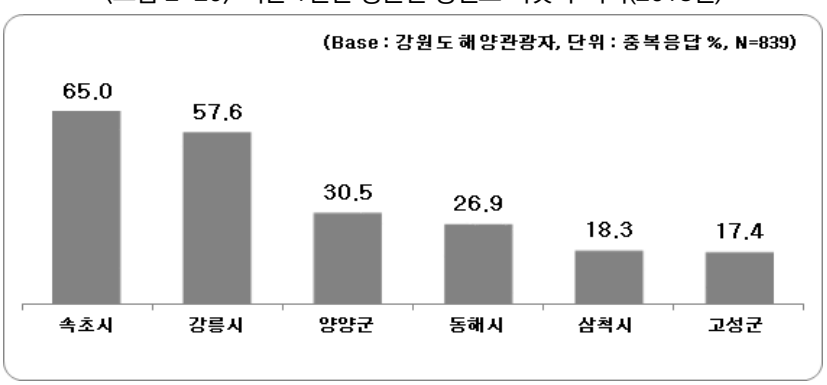
지난 2017년 6월부터 2018년 5월까지 1년 동안 강원도 바닷가 지역을 방문한 경험이 있는 응답자는 전체의 54.9%로 나타나 매우 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

〈그림 2-19〉 지난 1년간 강원도 바닷가 방문 유무(2017년 6월~2018년 5월)



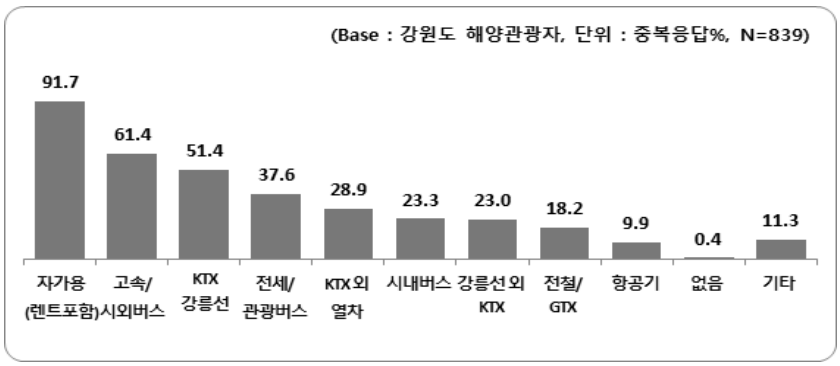
방문한 강원도 바닷가 지역은 전체의 65%가 속초시를 방문한 것으로 나타났으며, 다음으로는 강릉시(57.6%), 양양군(30.5%), 동해시(26.9%) 등의 순으로 나타났다.

〈그림 2-20〉 지난 1년간 방문한 강원도 바닷가 지역(2018년)



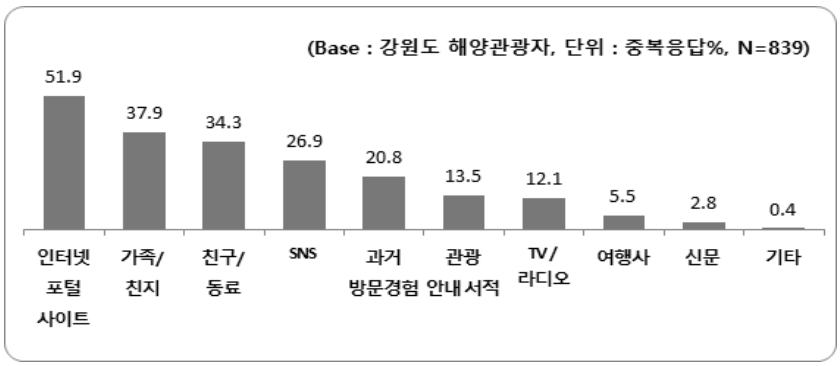
한편 강원도 바닷가 지역을 방문하기 위해 이용한 교통수단으로는 자가용(렌트포함)이 91.7%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 고속/시외버스가 61.4%, 강릉선 51.4% 등의 순으로 나타났다.

〈그림 2-21〉 강원도 바닷가 방문 시 이용한 교통수단



강원도 해양관광 정보를 습득한 주요 경로는 인터넷 포털 사이트가 51.9%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로는 가족/친지를 통해서가 37.9%, 친구/동료를 통해서가 34.3%로 나타나 구전을 통한 정보 습득이 크게 작용하고 있는 것으로 나타났다.

〈그림 2-22〉 강원도 해양관광 정보를 습득한 주요 경로

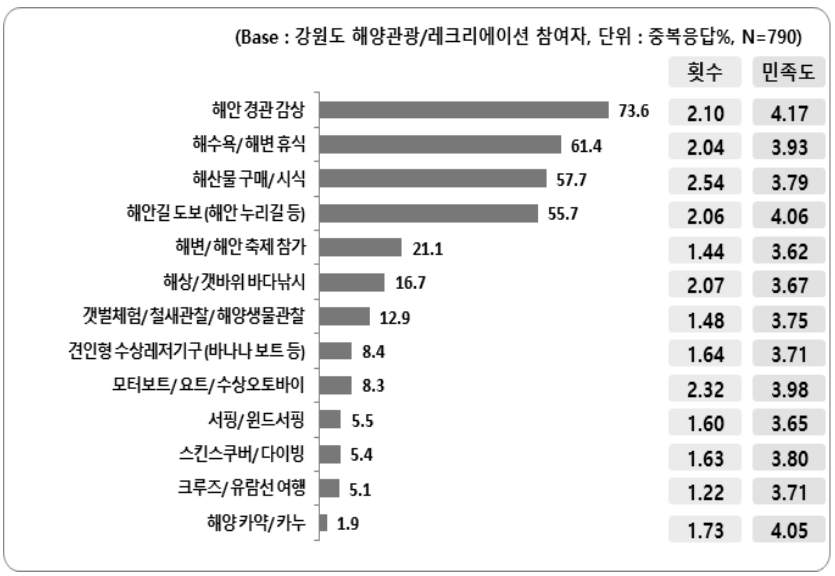


지난 1년간 참여한 강원도 내 해양관광/레크리에이션 활동으로는 해안 경관 감상이 73.6%로 가장 높게 나타났으며, 해수욕/해변휴식이 61.4%로 나타났다. 다음으로 해산물 구매/시식(57.7%), 해안길 도보(55.7%), 해변/해안축제 참가 (21.1%) 등의 순으로 나타났다. 한편

활동 유형별 연간 횟수를 살펴보면 해산물 구매/시식이 2.54회로 가장 많이 한 것으로 나타났으며, 다음으로 모터보트/요트/수상오토바이가 2.32회, 해안 경관감상이 2.10회, 해상/갯바위 바다낚시가 2.07회 등으로 많이 하는 활동으로 분석되었다.

해양관광/레크리에이션 활동별 만족도를 분석한 결과 해안 경관감상에 대한 만족도가 5점 만점에 4.17점으로 가장 높은 만족도를 나타냈으며, 다음으로 해안 누리길 걷기가 4.06점으로 나타나 만족도가 높은 것으로 분석되었다. 반대로 가장 낮은 만족도를 나타낸 활동은 해변/해안 축제 참가로 3.62점으로 나타났다.

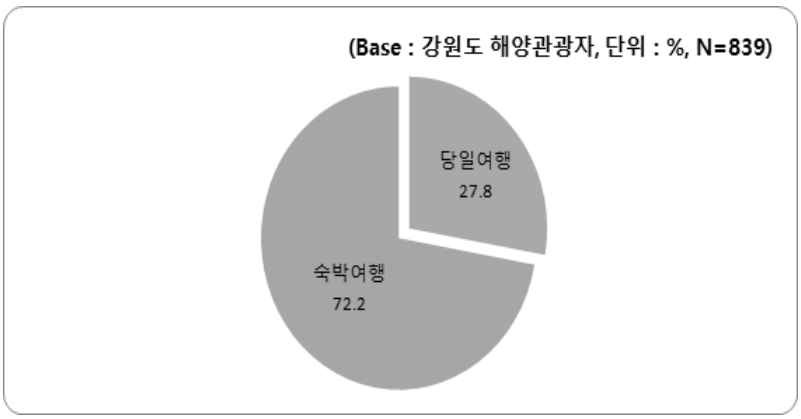
〈그림 2-23〉 지난 1년간 참여한 강원도 내 해양관광/레크리에이션 활동



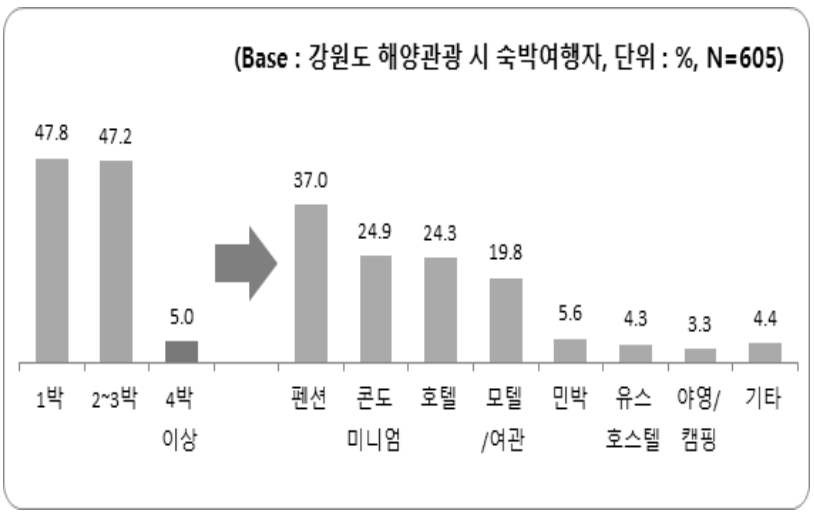
강원도 해양관광 시 숙박여행이 72.7%로 나타나 당일여행(27.8%)보다 훨씬 높았으며, 1박2일 여행이 47.8%, 2박~3박 일정의 여행이 47.2%로

나타났다. 이들 숙박여행객의 37%는 펜션을 이용하였으며, 24.9%는 콘도미니엄 다음으로 호텔(24.3%), 모텔(19.8%) 등의 순이었다.

〈그림 2-24〉 가장 최근 강원도 해양관광 숙박 여부

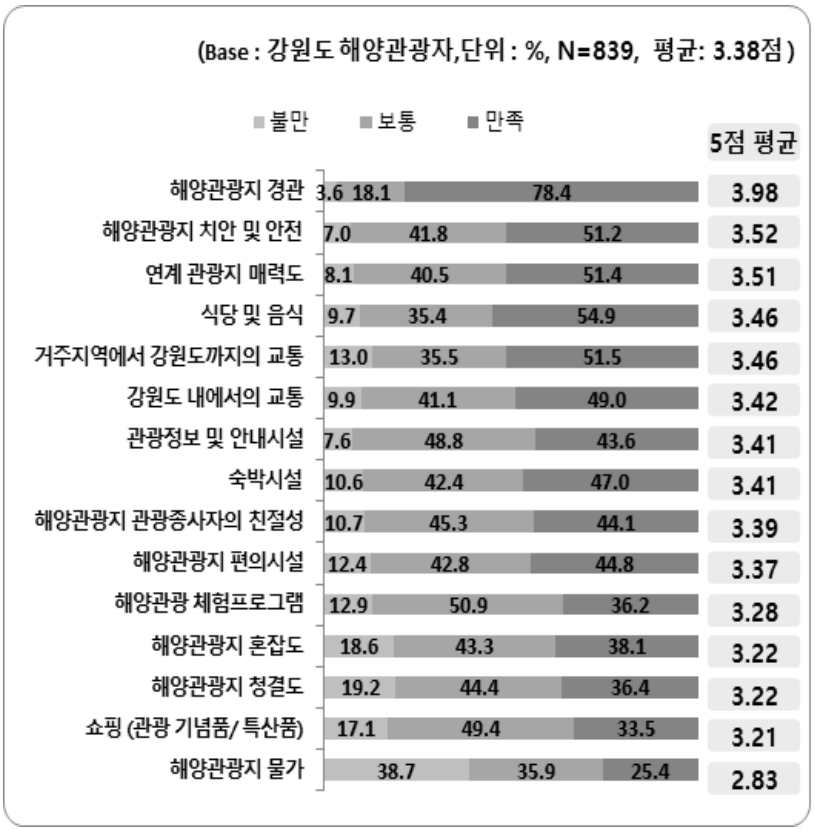


〈그림 2-25〉 가장 최근 강원도 해양관광 시 이용한 숙박시설



강원도 해양관광 시 관광수용태세에 대한 각 항목별 관광객 만족도를 분석한 결과 해양관광지 경관에 대한 만족도가 3.98점으로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 해안관광지 치안 및 안전이 3.52점으로 나타나 높은 편에 속했다. 반면 해양관광지 물가가 2.83점으로 나타나 가장 낮은 만족도를 보였으며, 쇼핑(관광기념품/특산품)에 대한 만족도가 3.21점, 해양관광지 혼잡도에 대한 만족도가 3.22점 등으로 나타나 상대적으로 만족도가 낮은 것을 알 수 있다.

〈그림 2-26〉 강원도 해양관광 수용태세 항목별 만족도



2. 강원권 해양관광 수요분석

본 연구에서는「강원권 해양관광 실태조사」를 바탕으로 해양관광 수요를 분석하였다. 본 조사에서 강원권 해양관광 수요를 분석하기 위한 모집단은 2018년 5월말 기준 전국 만 19세 이상 70세 미만 성인 남녀로 총 37,705,895명이다.

〈표 2-8〉 강원도 해양관광 수요추정 모집단 인구통계

단위: 명

행정구역	남성					여성					총합계
	19-29	30대	40대	50대	60대	19-20	30대	40대	50대	60대	
서울	776,758	782,945	807,423	758,159	531,194	786,151	781,516	817,968	792,917	590,718	7,425,749
부산	256,621	235,975	269,711	288,268	228,212	231,030	226,003	268,091	308,141	250,372	2,562,424
대구	197,172	164,225	204,074	210,103	136,300	166,430	157,467	209,684	218,023	149,700	1,813,178
인천	232,796	225,008	255,320	256,761	149,882	213,317	211,872	247,218	253,742	152,290	2,198,206
대전	123,254	108,481	127,023	119,546	75,702	110,423	103,780	127,795	121,115	79,089	1,096,208
광주	118,294	102,148	124,854	112,455	66,975	107,599	100,710	126,460	115,196	73,715	1,048,406
울산	95,132	88,666	100,102	107,609	60,891	75,384	80,265	98,695	101,354	59,273	867,371
경기	993,957	988,913	1,170,307	1,074,134	608,454	902,938	949,687	1,136,876	1,032,695	621,776	9,479,737
강원	113,407	92,367	123,540	138,243	98,701	89,590	85,414	114,809	133,043	100,857	1,089,971
충북	120,398	108,299	130,676	138,177	93,255	99,383	98,346	122,219	130,764	93,780	1,135,297
충남/세종	166,075	182,364	207,722	192,813	131,023	141,797	164,321	182,830	176,672	133,051	1,678,668
전북	129,712	109,510	149,776	154,646	111,483	112,720	102,738	138,475	147,472	115,530	1,272,062
전남	124,146	109,655	150,136	168,148	119,774	105,199	99,091	128,503	149,848	120,339	1,274,839
경북	185,063	171,053	213,250	238,148	176,114	147,082	153,197	194,859	226,045	180,573	1,885,384
경남	240,143	233,108	288,717	293,122	194,122	197,040	215,342	272,202	281,075	198,350	2,413,221
제주	46,856	44,552	60,089	55,303	33,171	42,057	43,170	54,875	51,024	34,077	465,174
합계	3,919,784	3,747,269	4,382,720	4,305,635	2,815,253	3,528,140	3,572,919	4,241,559	4,239,126	2,953,490	37,705,895

자료 : 2018년 5월 말 기준 행정안전부 인구통계

강원권 연안지역을 중심으로 이루어지는 해양관광은 전국의 모든 성별과 연령층의 국민이 경험할 수 있기 때문에, 특정 계층을 과다/과소 표집하지 않고, 성/연령/지역별 인구비에 따라 비례할당하였다.

〈표 2-9〉 강원도 해양관광 실태조사 모집단 인구비례 표본 할당

단위: 명

행정구역	남성					여성					총합계
	19-29	30대	40대	50대	60대	19-20	30대	40대	50대	60대	
서울	31	33	32	32	21	32	31	32	32	25	301
부산	10	9	11	11	9	9	9	11	14	10	103
대구	8	6	8	9	7	7	6	8	9	6	74
인천	9	9	10	10	6	8	8	10	10	7	87
대전	5	4	5	5	3	4	4	5	5	3	43
광주	5	4	5	4	3	4	4	5	5	3	42
울산	4	4	4	4	2	3	3	4	4	2	34
경기	40	39	48	44	25	36	38	45	41	25	381
강원	5	4	5	5	4	4	3	5	5	4	44
충북	5	4	5	5	6	5	4	5	6	2	47
충남/세종	7	7	9	9	5	6	7	11	7	2	70
전북	5	4	6	8	4	4	4	7	6	5	53
전남	5	5	10	8	5	4	4	5	6	4	56
경북	7	7	10	9	6	6	6	8	9	7	75
경남	10	9	12	12	8	8	9	11	11	8	98
제주	2	2	2	2	1	2	2	2	2	1	18
합계	158	150	182	177	115	142	142	174	172	114	1,526

본 연구에서 할당된 모집단을 대상으로 셀 가중치를 적용하여 모수치를 추정하였다. 셀 가중치란 각 셀별로 모수를 추정하기 위하여 적용되는 값으로, 이는 각 셀별로 개인이 동일한 라이프스타일을 가지고 있다는 가정하에 실시한다. 원칙적으로 비확률표본 추출인 할당표본 추출에서 모수추정을 실시하는 것은 통계적으로 추정 오류가 크지만, 본 연구에서는 이러한 한계를 감안해 제한적으로 실시하였다. 본 연구에서 실시한 셀 가중치는 다음과 같다.

〈표 2-10〉 본 연구에서의 셀 가중치(모집단 인구통계/조사량)

단위: 명

행정구역	남성					여성					총평균
	19-29	30대	40대	50대	60대	19-20	30대	40대	50대	60대	
서울	25,057	23,726	25,232	23,692	25,295	24,567	25,210	25,562	24,779	23,629	24,670
부산	25,662	26,219	24,519	26,206	25,357	25,670	25,111	24,372	22,010	25,037	24,878
대구	24,647	27,371	25,509	23,345	19,471	23,776	26,245	26,211	24,225	24,950	24,502
인천	25,866	25,001	25,532	25,676	24,980	26,665	26,484	24,722	25,374	21,756	25,267
대전	24,651	27,120	25,405	23,909	25,234	27,606	25,945	25,559	24,223	26,363	25,493
광주	23,659	25,537	24,971	28,114	22,325	26,900	25,178	25,292	23,039	24,572	24,962
울산	23,783	22,167	25,026	26,902	30,446	25,128	26,755	24,674	25,339	29,637	25,511
경기	24,849	25,357	24,381	24,412	24,338	25,082	24,992	25,264	25,188	24,871	24,881
강원	22,681	23,092	24,708	27,649	24,675	22,398	28,471	22,962	26,609	25,214	24,772
충북	24,080	27,075	26,135	27,635	15,543	19,877	24,587	24,444	21,794	46,890	24,155
충남/세종	23,725	26,052	23,080	21,424	26,205	23,633	23,474	16,621	25,239	66,526	23,981
전북	25,942	27,378	24,963	19,331	27,871	28,180	25,685	19,782	24,579	23,106	24,001
전남	24,829	21,931	15,014	21,019	23,955	26,300	24,773	25,701	24,975	30,085	22,765
경북	26,438	24,436	21,325	26,461	29,352	24,514	25,533	24,357	25,116	25,796	25,138
경남	24,014	25,901	24,060	24,427	24,265	24,630	23,927	24,746	25,552	24,794	24,625
제주	23,428	22,276	30,045	27,652	33,171	21,029	21,585	27,438	25,512	34,077	25,843
총 평균	24,809	24,982	24,081	24,326	24,480	24,846	25,161	24,377	24,646	25,908	24,709

한편 각 셀별로 속한 개인이 비슷한 라이프스타일을 가지고 있다고 가정할 수 있지만 소득수준에 따라서 해양관광의 빈도와 비용 등에 차이가 존재할 가능성이 크다. 따라서 소득수준에 따라 보정값을 적용하는 것이 적절할 것으로 판단된다. 따라서 본 연구에서는 통계청의 월 가구 소득 모수치 자료를[11] 활용하여 전 국민의 소득현황을 산출하고 본 조사 결과도 동일한 구조로 산출하여 가중치를 설계하였다. 본 조사 표본의 소득수준은 평균 461.9만원으로 모수치인 388.8만원에 비해서 73.1만원 더 높은 것으로 나타났다. 따라서 이런 점을 보정하기 위해 '388.8만원 / 461.9 만원 = 0.84' 만큼의 가중치를 모든 계층에 적용하여 보정하였다. 단 소득보정 가중치의 경우 지출비용 수준에 따라 관광 수요도 달라질 것이라는 가정 하에 실시하는 것으로 소득이 많을수록 관광 수요가 많을 것으로 가정한다. 본 조사의 경우 가구소득 수준이 높은 점을 감안하여 이를 보편적인 국민들의 수준으로 보정하였다.

〈표 2-11〉 가구소득 보정 가중치 설계

조사 결과 (통계치) : A 월가구소득	모수치 : B 월가구소득	가중치 : B/A
461.9 만원	388.8 만원	0.842

이를 바탕으로 향후 1년 내 강원권 해양관광 의향이 있는 인구 규모를 다음과 같이 추정하였다. 잠재 수요의 폭을 확대할 경우 11점 척도에서 6점 이상(의향 있는 사람 모두) 응답자는 모두 실수요자로 볼 수 있으며, 이보다 기준을 좁게 볼 경우 8점 이상(8~10점 응답), 9점 이상(9, 10점 응답) 응답자로 수요를 한정할 수 있다. 본 연구에서는 2안 소득보정을 적용한 8점 이상의 수요자를 실수요자로 판단

11) 통계청 가구당 월평균 가계수지(2015년 2/4 분기 기준) 자료. 전체 가구 대상

하여 이를 강원권 해양관광의 향후 1년 이내 관광객으로 추정하고자 한다. 검토 결과 향후 1년 이내 강원권을 방문할 것으로 예상되는 해양관광객 수는 1,035만 명으로 추정되며, 관광객 총량 기준으로는 2,116만 명으로 추정된다.

〈표 2-12〉 향후 1년 내 강원권 해양관광 수요 추정

단위: 명

단위: 명		인구수	1안 (소득보정 X)			2안 (소득보정 O)		
			6점 이상	8점 이상	9점 이상	6점 이상	8점 이상	9점 이상
전체		37,705,895	21,562,624	12,300,176	7,050,680	18,151,868	10,354,546	5,935,410
거주지	서울	7,425,749	4,705,402	2,717,412	1,532,972	3,961,106	2,287,574	1,290,488
	부산	2,562,424	1,304,071	729,055	506,206	1,097,794	613,734	426,135
	대구	1,813,178	1,065,871	607,052	260,029	897,272	511,029	218,898
	인천	2,198,206	1,352,938	723,356	395,784	1,138,931	608,936	333,180
	대전	1,096,208	582,870	330,758	225,825	490,672	278,439	190,105
	광주	1,048,406	679,424	348,397	150,562	571,953	293,288	126,746
	울산	867,371	439,511	284,491	158,095	369,989	239,491	133,088
	경기	9,479,737	5,899,763	3,430,498	1,988,027	4,966,544	2,887,865	1,673,563
	강원	1,089,971	699,063	379,214	251,153	588,486	319,230	211,425
	충북	1,135,297	676,409	359,018	158,168	569,416	302,229	133,149
	충남/세종	1,678,668	898,179	487,625	338,030	756,106	410,493	284,561
	전북	1,272,062	649,825	289,260	182,296	547,036	243,505	153,461
	전남	1,274,839	564,799	427,883	242,919	475,459	360,201	204,495
	경북	1,885,384	901,666	515,361	310,555	759,042	433,842	261,432
	경남	2,413,221	1,033,076	591,085	270,348	869,665	497,588	227,584
	제주	465,174	109,756	79,712	79,712	92,395	67,103	67,103
성별	남성	19,170,661	11,099,037	6,382,809	3,615,652	9,343,402	5,373,182	3,043,732
	여성	18,535,234	10,463,587	5,917,368	3,435,028	8,808,466	4,981,364	2,891,679
연령	19~29세	7,447,924	3,518,876	1,708,645	813,026	2,962,263	1,438,373	684,422
	30대	7,320,188	3,749,328	2,065,977	1,262,033	3,156,263	1,739,183	1,062,406
	40대	8,624,279	4,845,751	2,715,420	1,335,276	4,079,255	2,285,897	1,124,063
	50대	8,544,761	5,786,939	3,225,572	1,948,714	4,871,566	2,715,354	1,640,468
	60대	5,768,743	3,661,730	2,584,561	1,691,631	3,082,521	2,175,738	1,424,051

이를 기준으로 향후 3년 및 5년 내 강원도 해양관광 수요를 추정한 결과 향후 3년 내 강원도를 방문할 것으로 예상되는 해양관광객은 약 1,300만 명으로 추정되며 관광객 총량은 약 2,657만 명이다. 한편 5년 내 관광객은 약 1,500만 명으로 예상되며, 관광객 총량은 3,066만 명으로 추정된다.

〈표 2-13〉 향후 3년/5년 내 강원권 해양관광 수요 추정

단위: 명

구분	인구수	1안 (소득보정 X)			2안 (소득보정 O)		
		6점 이상	8점 이상	9점 이상	6점 이상	8점 이상	9점 이상
3년 내	37,705,895	27,105,695	15,447,418	8,547,393	22,818,142	13,003,960	7,195,374
5년 내	37,705,895	28,067,359	17,824,654	10,976,930	23,627,691	15,005,167	9,240,610

한편 전체 수요를 기준으로 강원도 동해안 지역 6개 시군의 방문객 분포를 살펴보았다. 방문의향 분포표의 특징을 살펴보면 1년 내 방문의향에서는 속초시가 78.4%, 강릉시 78.4%로 나타나 강릉선 개통, 서울-양양고속도로와 영동고속도로 개통 등 접근성이 상대적으로 높은 2개의 시에 대한 방문의향이 높게 나타나는 경향을 보이고 있으나, 3년, 5년 등 중장기 방문의향에서는 40~60%대로 비교적 균일하게 분포하는 형태로 나타나고 있다.

강원도 해양관광/레크리에이션 유형별 참여의향을 향후 1년, 3년, 5년으로 구분하여 살펴보았다. 1년 내 참여의향을 살펴보면 해안경관 감상이 전체의 82.1%를 차지하여 가장 많았으며, 해안길 걷기, 해수욕/해변 휴식, 해변/해안 축제 참가 등을 경험하겠다는 응답도 상

대적으로 높은 편이었다. 3년, 5년 내 참여의향에서도 가장 높은 활동은 해안경관 감상, 해수욕/해변 휴식 등이었다. 다만 특징적인 부분을 살펴보면 참여의향의 변화에서 크루즈/유람선 여행 참여의향이 향후 1년과 향후 5년 내를 비교해봤을 때, 5년 내 의향이 52.1% p 이상 높아졌고, 모터보트/요트/수상오토바이 참여의향은 39.6% p 증가, 견인형 수상레저기구 참여의향 36.9% p 증가 등 상대적으로 활동적인 해양레크리에이션에 대한 참여의향이 매우 높게 증가하고 있는 것을 알 수 있다.

〈표 2-14〉 동해안 6개 시군의 방문의향 분포

단위: 명, %

방문지	1년 내 방문의향	3년 내 방문의향	5년 내 방문의향
전체 수요추정	10,354,546명	13,003,960명	15,005,167명
고성군	56.7%	48.8%	42.1%
속초시	78.4%	70.7%	61.4%
양양군	68.3%	59.1%	52.4%
강릉시	78.4%	70.7%	62.3%
동해시	72.5%	65.6%	57.4%
삼척시	66.4%	58.2%	51.3%

주 : 중복응답

〈표 2-15〉 강원도 해양관광·레크리에이션 유형별 참여의향 분포

단위: %

방문지	1년 내 참여의향	3년 내 참여의향	5년 내 참여의향	참여의향 변화 (5년 내-1년 내)
해상/갯바위 바다낚시	37.8%	55.5%	65.4%	27.6%
스킨스쿠버, 다이빙	18.0%	39.9%	52.4%	34.4%
모터보트/요트/수상오토바이	25.3%	50.2%	64.9%	39.6%
견인형 수상레저기구(바나나보트 등)	26.5%	51.2%	63.4%	36.9%
서핑/윈드서핑	17.3%	37.4%	50.5%	33.2%
해수욕/해변 휴식	75.1%	91.1%	96.1%	21.0%
해안 경관 감상	82.1%	92.3%	97.6%	15.5%
해안길 도보 (해안누리길 등)	78.0%	90.5%	96.1%	18.1%
갯벌체험/철새관찰, 해양생물관찰	44.5%	71.3%	83.1%	38.6%
크루즈/유람선 여행	33.4%	61.5%	85.5%	52.1%
해변/해안 축제 참가	52.6%	77.8%	87.5%	34.9%

주 : 중복응답

2) 강원권 해양관광 교통수요 추정

강릉선의 장래 정차역별 승·하차 인원을 검토하기 위해 한국개발연구원(2014)의 「원주~강릉 강릉시 구간 철도 건설사업 예비타당성 조사」에서 제시한 내용을 기초로 분석하였다. 분석의 기초자료는 국가교통DB(KTDB)에서 제공하는 2010년 기준 전국권의 O/D 및 네트워크 자료를 활용하였다. 그리고 분석방법은 한국개발연구원의「도로·철도 부문 표준지침(제5판)」,「예비타당성조사 수행을 위한 일반지침 연구(제5판)」,「타당성 재조사 일반지침 수정·보완 연구(제2판)」을 기준으로 분석하였다.

〈표 2-16〉 강릉선 철도 교통수요 분석자료의 개요

구 분	내 용
교통 존 구성	행정동 단위 249개 존 체계(250개 존, 행복도시 포함)
분석 대상지역	강원도
목표년도	2018년 ~ 2036년(5년 단위)
여객수단	승용차, 버스, 철도
화물통행량	KTDB 톤급별 물동량 및 차량 O/D(단위 : 톤,대)
시간적 범위	기준 연도 : 2011년 초기 분석연도 2018년 중간 분석연도 : 2021년, 2026년, 2031년, 2036년 최종 분석연도 : 2057년
공간적 범위	직접영향권(강릉시, 속초시, 양양군), 간접영향권(원주시, 동해시, 삼척시, 정선군, 영월군, 평창군, 횡성군)

자료 : 한국개발연구원,「원주~강릉 강릉시 구간 철도 건설사업 예비타당성조사」, 2014. pp.40~142.

한국개발연구원(2014)은 강릉선의 장래 여객수요를 2018년 19,304인/일, 2021년 19,443인/일, 2026년 18,728인/일, 2031년 17,451인/일, 2036년 16,976인/일로 전망하고 있다. 각 연도별 장래 여객 수요전망은 아래의 표와 같다.[12)]

12) 원주~강릉 철도건설사업 타당성재조사(KDI, 2007)에 따른 장래 여객수요 예측결과는 2014년, 2019년, 2024년, 2029년, 2034년 승·하차 인원을 추정하였기에 본조사와의 비교를 위해 보간법을 사용하여 수요를 추정하였으며, 실시계획 여객수요는 원주~강릉 철도건설 실시계획(한국철도시설공단, 2013)의 수요임

〈표 2-17〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2018년)

단위: 인/일

구분	청량리 → 강릉			강릉 → 청량리			합 계	
	승차	하차	재차	승차	하차	재차	승차	하차
청량리	7,169	0	7,169	0	7,307	0	7,169	7,307
용문	439	1,089	6,519	1,393	436	7,307	1,832	1,525
만종	1,550	2,205	5,864	2,148	1,162	6,350	3,698	3,367
횡성	168	333	5,699	192	99	5,364	360	432
둔내	178	254	5,623	125	122	5,271	303	376
평창	274	511	5,386	401	203	5,268	675	714
진부	44	427	5,003	488	153	5,070	532	580
강릉	0	5,003	0	4,735	0	4,735	4,735	5,003
합 계	9,822	9,822	41,263	9,482	9,482	39,365	19,304	19,304

자료 : 한국개발연구원,「원주~강릉 강릉시 구간 철도 건설사업 예비타당성조사」, 2014. pp.84~187.

〈표 2-18〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2021년)

단위: 인/일

구 분	청량리 → 강릉			강릉 → 청량리			합 계	
	승차	하차	재차	승차	하차	재차	승차	하차
청량리	7,400	0	7,400	0	7,651	0	7,400	7,651
용문	416	1,272	6,544	1,659	449	7,651	2,075	1,721
만종	1,299	2,301	5,542	2,274	1,003	6,441	3,573	3,304
횡성	279	690	5,131	351	97	5,170	630	787
둔내	97	565	4,663	448	101	4,916	545	666
평창	222	341	4,544	242	199	4,569	464	540
진부	37	334	4,247	342	183	4,526	379	517
강릉	0	4,247	0	4,367	0	4,367	4,367	4,247
합 계	9,750	9,750	38,071	9,683	9,683	37,640	19,433	19,433

자료 : 한국개발연구원,「원주~강릉 강릉시 구간 철도 건설사업 예비타당성조사」, 2014. pp.84~187.

〈표 2-19〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2026년)

단위: 인/일

구 분	청량리 → 강릉			강릉 → 청량리			합 계	
	승차	하차	재차	승차	하차	재차	승차	하차
청량리	7,032	0	7,032	0	7,550	0	7,032	7,550
용문	409	1,223	6,218	1,667	452	7,550	2,076	1,675
만종	1,118	2,246	5,090	2,253	969	6,335	3,371	3,215
횡성	259	652	4,697	376	83	5,051	635	735
둔내	155	532	4,320	355	121	4,758	510	653
평창	166	291	4,195	322	202	4,524	488	493
진부	34	197	4,032	342	178	4,404	376	375
강릉	0	4,032	0	4,240	0	4,240	4,240	4,032
합 계	9,173	9,173	35,584	9,555	9,555	36,862	18,728	18,728

자료 : 한국개발연구원,「원주~강릉 강릉시 구간 철도 건설사업 예비타당성조사」, 2014. pp.84~187.

〈표 2-20〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2031년)

단위: 인/일

구 분	청량리 → 강릉			강릉 → 청량리			합 계	
	승차	하차	재차	승차	하차	재차	승차	하차
청량리	6,664	0	6,664	0	6,611	0	6,664	6,611
용문	426	1,129	5,961	1,512	460	6,611	1,938	1,589
만종	1,119	2,055	5,025	2,068	970	5,559	3,187	3,025
횡성	267	653	4,639	372	80	4,461	639	733
둔내	161	555	4,245	367	121	4,169	528	676
평창	167	314	4,098	320	201	3,923	487	515
진부	34	206	3,926	328	170	3,804	362	376
강릉	0	3,926	0	3,646	0	3,646	3,646	3,926
합 계	8,838	8,838	34,558	8,613	8,613	32,173	17,451	17,451

자료 : 한국개발연구원,「원주~강릉 강릉시 구간 철도 건설사업 예비타당성조사」, 2014. pp.84~187.

〈표 2-21〉 강릉선 철도 정차역별 장래 여객수요 전망(2036년)

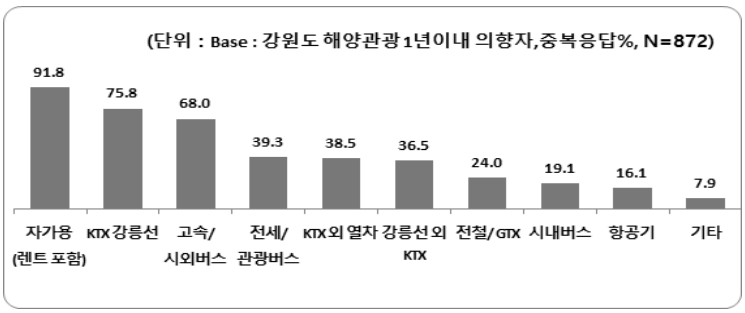
단위: 인/일

구 분	청량리 → 강릉			강릉 → 청량리			합 계	
	승차	하차	재차	승차	하차	재차	승차	하차
청량리	6,497	0	6,497	0	6,452	0	6,497	6,452
용문	425	1,091	5,831	1,465	448	6,452	1,890	1,539
만종	1,082	2,016	4,897	2,032	933	5,435	3,114	2,949
횡성	255	629	4,523	358	77	4,336	613	706
둔내	146	537	4,132	355	110	4,055	501	647
평창	160	303	3,989	309	196	3,810	469	499
진부	33	197	3,825	316	165	3,697	349	362
강릉	0	3,825	0	3,546	0	3,546	3,546	3,825
합 계	8,598	8,598	33,694	8,381	8,381	31,331	16,979	16,979

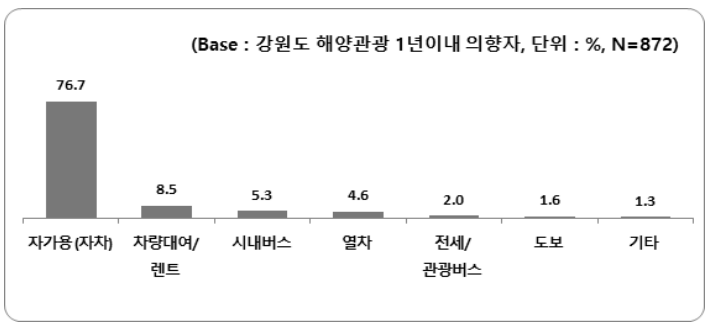
자료 : 한국개발연구원,「원주~강릉 강릉시 구간 철도 건설사업 예비타당성조사」, 2014. pp.84~187.

한편 「강원권 해양관광 실태조사」를 통하여 향후 강원도 해양관광 시 이용할 교통수단을 분석하였다. 먼저 거주지에서 출발하여 강원도 해안지역을 방문할 때 이용 예정인 교통수단으로는 자가용이 91.8%, 강릉선이 75.8%, 고속/시외버스 68% 등의 순으로 나타났다. 그러나 강원도 해안지역 내에서 주로 이용하고 싶은 교통수단에 대한 질문에는 자가용이 76.7%, 차량 대여/렌트 이용이 8.5%로 나타나 자가용을 이용하겠다는 응답의 비중이 우월하게 높은 것을 알 수 있다. 결과적으로 강원지역을 방문하기 위한 수단으로는 자가용, 강릉선, 고속/시외버스 등을 다양하게 이용할 의향이 있지만 해양관광의 목적을 위해서는 자가용을 이용하겠다는 응답이 매우 높게 나타났다.

〈그림 2-27〉 거주지에서 강원도 해안 지역 방문하기 위해 이용하고 싶은 교통수단

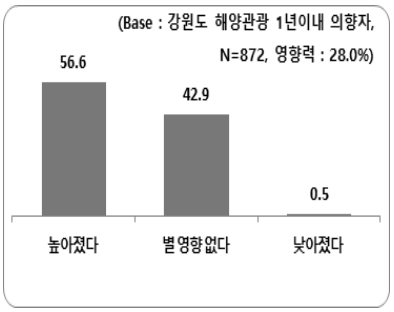


〈그림 2-28〉 강원도 내 해안지역에서 주로 이용하고 싶은 교통수단

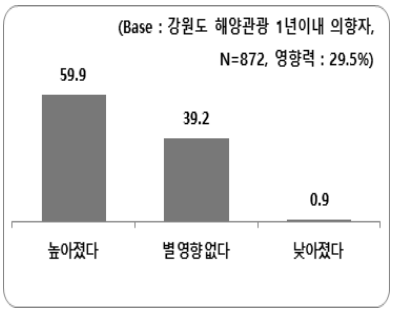


강릉선 개통이 강원도 해양관광 의향 변화에 미친 영향력을 분석하였다. 강릉선이 해양관광 의향에 긍정적인 영향을 미쳤다는 응답이 전체의 56.6%를 차지하였으며, 개통 전을 0으로 보았을 때 개통 후 미친 긍정적 영향력은 약 28%인 것으로 나타났다. 또한 서울-양양고속도로 개통이 강원도 해양관광에 긍정적인 영향을 미쳤다는 응답이 전체의 59.9%로 나타나 강릉선보다 약간 높은 것으로 나타났다. 평균 영향력에 있어서도 29.5%로 나타나 강릉선보다 서울-양양고속도로의 개통이 강원도 해양관광에 더 큰 긍정적인 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이는 강원도의 교통수요가 도로 의존이 높은데 원인이 있는 것으로 판단된다.

〈그림 2-29〉 강릉선 개통으로 인한 강원도 해양관광 영향력

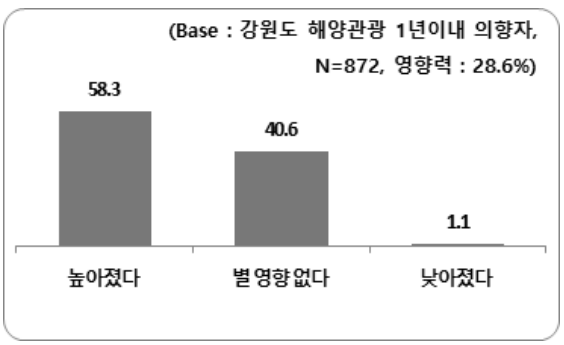


〈그림 2-30〉 서울-양양고속도로 개통으로 인한 강원도 해양관광 영향력



한편 강원도의 교통망 개선으로 강원도 해안지역 당일여행에 대한 영향력을 분석한 결과, 당일여행을 가겠다는 의향이 높아졌다는 응답이 전체의 58.3%를 차지하였으며 이로 인한 영향력은 약 28.6%로 나타났다.

〈그림 2-31〉 교통망 개선으로 인한 강원도 해안지역 당일여행 영향력



제 3 장

강원권 해양관광 공급분석

제1절 강원권 해양관광 공급현황

1. 강원권 해양관광자원 현황

1) 해양관광자원의 강원권 비중

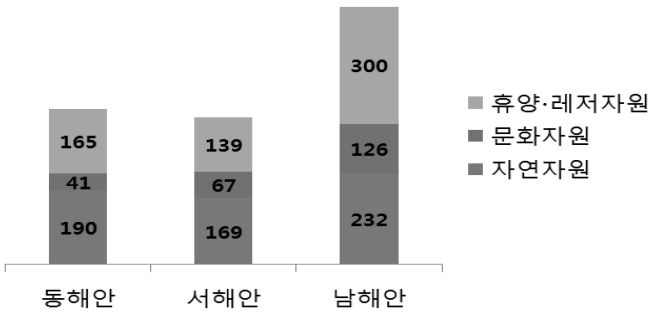
2013년 11월 해양수산부가 발표한 「전국 해양관광자원 실태조사 현황」을 보면 강원권은 전국 해수욕장의 28.8%[13]를 차지하고 있으며, 낚시터와 수상레저자원의 비중도 지역적 편중이 심각한 수준이다.

강원권은 해수욕장 자원 비중이 매우 높은 편인데, 이는 바다라는 자연자원에 대하여 1차적이면서도 단순한 이용 위주임을 의미한다. 강원권에서는 인천, 부산 등 도시 중심의 종합적인 해양관광자원 이용현상이 뚜렷하지 못한 상황이며, 남해안에 비해서는 해양의 문화

13) 2013년 전국 해양관광자원 실태조사의 기준이며, 2017년 지정 해수욕장 기준 강원지역 해수욕장이 전체의 35% 이상을 차지하고 있음(전국 해양관광자원 실태조사는 2013년 자료가 최신 자료임)

자원 발굴이 매우 미흡한 편이다. 최근 제주의 경우 '해녀', '예술의 섬' 등 제주만의 독특한 해양 문화자원을 강조하고 있어 강원도와 대조적임을 알 수 있다. 또한 천혜의 자원성을 자랑하면서도 해양자원에 대한 생태적 이용이 소극적이어서 해안권 생태관광 목적지가 거의 형성되지 못한 상황이다. 예를 들어 여수 순천만, 서천 국립생태원 같은 국가적 수준의 생태관광 랜드마크가 강원도에는 부재하다.

〈그림 3-1〉 동·서·남해안 해양관광자원 분포 현황



자료 : 이영주 외, 「강원도 동해안 관광: 진단과 제고」, 강원연구원, 2015, p.58.

〈표 3-1〉 전국 해양관광자원 실태조사 현황(2013.11)

구분			전국	부산	인천	울산	경기	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주
합계			1,435	61	100	22	53	263	168	54	248	117	249	100
자연자원	해수욕/산책	해수욕장	358	7	37	5	4	103	47	10	65	33	28	19
		해안산책로	81	7	10	3	4	7	8	4	12	5	13	8
	보호구역	천연보호구역	39	2	8	0	0	4	5	0	10	1	7	2
		해양생태계 보호구역	9	3	1	0	0	0	1	0	3	0	0	1
		습지보호지역 (연안)	12	0	2	0	1	0	1	2	5	0	1	0
	경승지	전망대/조망시설	61	3	3	0	9	5	5	4	12	7	11	2
		일출/낙조/경관도로	31	2	1	1	1	10	1	0	4	6	3	2

문화자원	축제	지역축제	130	6	8	1	6	16	19	6	27	8	23	10
	마을	어촌체험마을	104	3	3	0	9	8	9	7	30	8	20	7
		전통마을*	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
휴양·레저자원	전시/관람시설	전시관	43	4	2	3	2	4	2	0	11	7	6	2
		영화/드라마/촬영지	27	0	4	2	2	2	2	1	9	4	1	0
	스포츠/체육시설	낚시터/유어장	90	1	6	3	3	1	8	5	13	2	40	8
		수상레저사업장	128	9	0	0	5	53	3	3	5	8	34	8
		마리나/요트계류시설	26	1	0	0	2	4	1	1	2	2	6	7
	숙박/식음시설	야영캠핑장/자동차야영장	37	1	2	1	1	7	2	2	8	2	5	6
		토속음식/식품	112	2	2	1	0	28	44	1	7	17	9	1
	교통시설	여객선 터미널	44	1	8	0	0	3	4	4	7	4	4	9
		유람선 선착장	45	8	2	1	1	1	4	3	6	0	14	5
	유원/휴양시설	테마공원/리조트	22	0	0	1	2	0	1	0	7	2	8	1
		유원지	16	1	0	0	1	1	0	0	5	1	6	1
		어촌휴양지	14	0	1	0	0	0	1	1	0	0	10	1

자료 : 해양수산부, 「전국 해양관광자원 실태조사 현황 (2013. 11)」.

2) 해양레저·관광자원 현황

강원권 동해안 지역의 해양레저관광 유형별 자원 현황을 세부적으로 살펴보았다. 강원도 동해안 지역에는 92개소의 해수욕장이 있으며, 이 중 마을해변이 52개소로 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 지역별로 살펴보면 고성이 26개로 가장 많으며, 다음으로 양양군 21개, 강릉시 20개, 삼척시 16개 등의 순으로 나타났다.

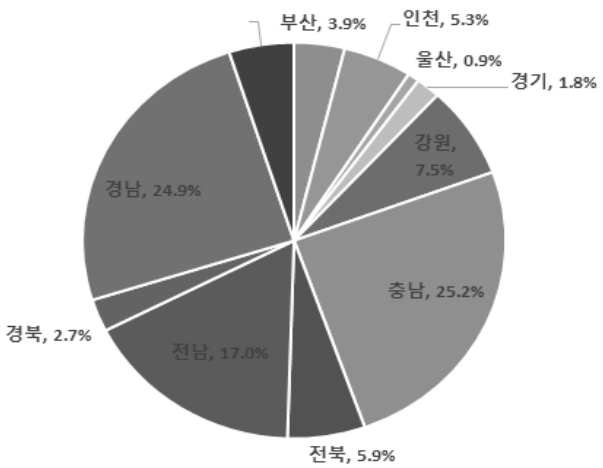
〈표 3-2〉 강원도 동해안 해수욕장 현황

시군	개소수	시범	일반	마을
고성군	26	4	2	20
속초시	3	1	-	2
양양군	21	1	5	15
강릉시	20	5	5	10
동해시	6	1	2	3
삼척시	16	2	12	2
합계	92	14	26	52

자료 : 강원도(2016).「강원도 해양레저관광발전 마스터플랜 연구」. 강원도. p.147.

전국 낚시어선 현황을 살펴보면 2017년 기준 전체 4,487척이 운행 중에 있으며, 이 중 강원지역에 운영 중인 낚시어선은 338척으로 전체의 7.5%에 불과하다.

〈그림 3-2〉 전국 낚시어선 현황



자료 : 해양수산통계시스템, https://www.mof.go.kr/statPortal/ (검색일: 2018년 7월 23일)

전국에 운영 중인 마리나항만은 34곳이며, 이 가운데 강원도 동해안 지역에는 강릉 마리나항만, 수산 마리나항만, 공공(속초) 마리나항만 3개소가 위치하고 있다. 레저선박의 증가와 조종면허 취득자 수의 증가 등 마리나 수요가 급증하고 있어 강원도 마리나항만의 공급능력은 부족한 실정이다. 또한 동해안의 마리나는 계류장 시설 이용료가 저렴한 편[14]이어서 연중 상시 계류하는 선박이 많아 이미 포화상태에 도달하였다.

〈표 3-3〉 강원도 동해안 마리나항만 현황

마리나명	위치	수심	해상계류선석	최대 계류 전장
강릉	강릉시 창해로 14번길 51-20	5m	40	23m
수산	양양군 손양면 수산1길 20-24	4.3m	60	25m
공공	속초시 철새길 (조양동)	3m	30	18.5m

자료 : 해양수산부, 해양수산 주요 통계 2018.2.

강원도 동해안에 위치한 해양레저스포츠 체험교실은 총 5개로 강릉시 청소년 수련원, 속초시 영랑호, 고성군 봉수대해변, 삼척시 해양관광레저스포츠센터, 양양군 수산항 요트 마리나이다. 해양레저스포츠 체험교실에서 운영되는 해양레저 유형은 딩기요트, 카누, 스킨스쿠버, 윈드서핑 등이다.

수중레저 사업체 현황을 살펴보면 강원도 동해안 지역에 국내 수중레저 사업체 중 21.2%인 78개의 사업체가 운영되고 있어 가장 많

14) 동해안 마리나 항만 계류장 사용료 예시

구분	공공(속초) 마리나 항만	수산 마리나 항만
일시사용(척/일)	4,000원~14,000원	3,000원~14,100원
상시사용(척/월)	40,000원~194,000원	39,700원~194,000원

이 위치한 지역으로 나타났다. 이는 앞서 분석한 강원도 해양레저 관광객 현황에서 스킨스쿠버 활동 인구가 8만 5,000명으로 가장 많았던 것과 상응한 결과로 사료된다.

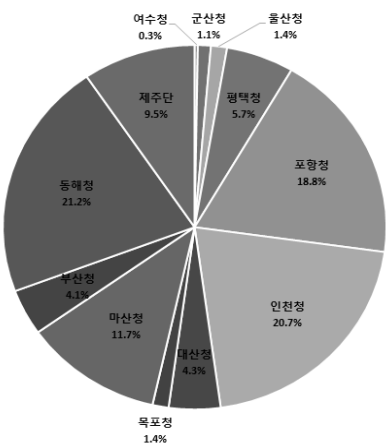
〈표 3-4〉 강원도 동해안 해양레저스포츠 체험교실 현황

구분	체험 유형
강릉시 청소년 수련원	크루즈요트, 스킨스쿠버, 윈드서핑, 래프팅 등
속초시 영랑호	카누 등
고성군 봉수대 해변	딩기요트, 래프팅, 카누 등
삼척시 해양관광레저스포츠센터	스킨스쿠버, 윈드서핑, 요트, 수상스키, 래프팅/카약 등
양양군 수산항 요트 마리나	딩기요트, 크루즈요트 등

자료 : 해양수산부 내부자료, 강원도(2016).「강원도 해양레저관광발전 마스터플랜 연구」. 강원도. pp. 151~152 재인용.

〈표 3-5〉 수중레저 사업체 분포 현황(2017년)

등록청	사업장 수	종사자 수
여수청	1	1
군산청	4	7
울산청	5	6
평택청	21	32
포항청	69	131
인천청	76	150
대산청	16	20
목포청	5	6
마산청	43	58
부산청	15	23
동해청	78	174
제주단	35	79
합계	368	687



자료 : 해양수산부 내부자료.

다음으로 어촌체험마을은 2018년 5월 기준 전국 연안지역에 110개가 운영되고 있다. 이 중 강원도 지역에는 9개소가 운영 중으로 전체의 8.2%를 차지하고 있어 매우 적은 수준임을 알 수 있다. 지역별로 살펴보면 삼척시에 3개소의 어촌체험마을이 운영되고 있으며, 강릉시 2개소, 양양군 2개소 등이다.

〈표 3-6〉 강원도 어촌체험마을 운영 현황(2018년 5월 기준)

시군	명칭	위치
고성군	오호	강원도 고성군 죽왕면 심층수길 36-1
강릉시	소돌	강원도 강릉시 주문진읍 소돌안길 19
	심곡	강원 강릉시 강동면 심곡항 일원
삼척시	장호	강원도 삼척시 근덕면 장호항길 120
	갈남	강원 삼척시 원덕읍 갈남1리
	궁촌	강원 삼척시 원덕읍 궁촌1리
속초시	장사	강원도 속초시 장사항해안길 58
양양군	남애	강원도 양양군 현남면 매바위길 127
	수산	강원도 양양군 손양면 수산1길 20-24

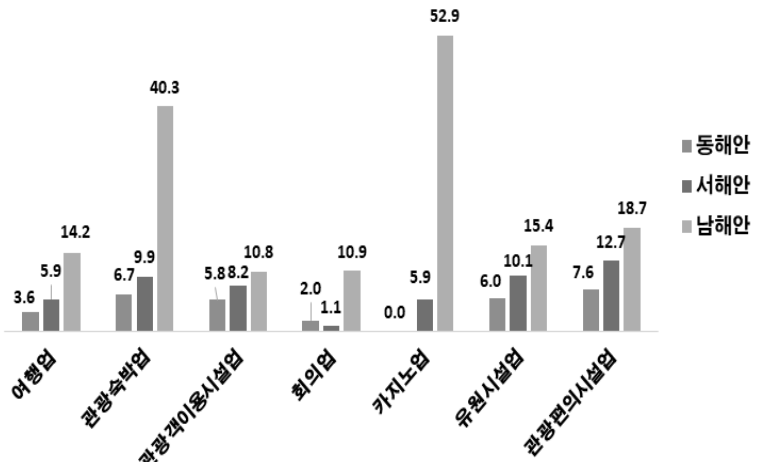
자료 : 해양수산부, 「어촌체험마을 현황」, 2018.5.

2. 강원권 해양관광산업 현황

관광진흥법에 따른 관광사업 분류는 여행업, 관광숙박업, 관광객이용시설업, 회의업, 카지노업, 유원시설업, 관광편의시설업으로 구분한다. 2017년 전국대비 동·서·남해안 관광사업체 비중(관광진흥법상)은 카지노업(58.8%)과 관광숙박업(56.9%)이 전국 대비 절반 이상을 나타냈고, 관광편의시설업이 39.0%로 높은 편에 속했다. 이를 제외한 유원시설업(31.6%), 관광객이용시설업(24.7%), 여행업(23.6%), 회의업(14.0%) 등의 비중은 낮은 편이다.

그중에서도 동해안의 관광사업체 비중은 7개 부문에서 대부분 10% 미만의 낮은 비중을 차지하고 있다. 그동안 동해안이 관광자원 개발에 집중하였고 관광객 수 확대라는 비전을 설정하여 정책을 운영한 것에 비해 산업적 측면에서의 성장과 발전에는 상대적으로 관심이 부족했고 이를 위한 구체적인 전략 마련도 부족했음을 시사한다.

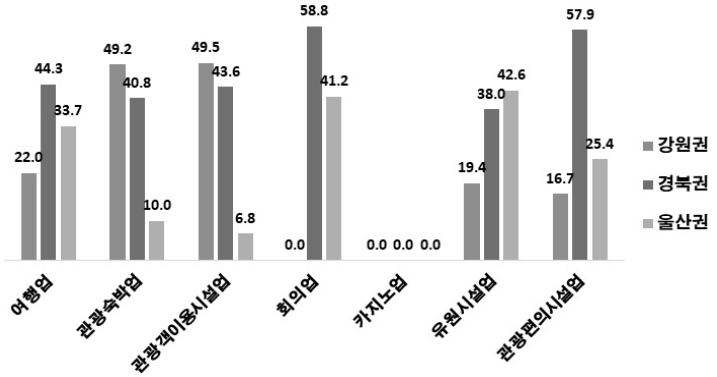
〈그림 3-3〉 관광진흥법상 관광사업의 동·서·남해안 비중(2017년 12월 기준)



자료 : 관광지식정보시스템 www.tour.go.kr (검색일: 2017. 7. 2)

동해안의 관광사업체 현황을 강원권, 경북권, 울산권으로 나누어 살펴보면 강원권은 주로 관광숙박업과 관광객 이용시설업에서 비교우위를 확보하고 있다. 경북권은 카지노업을 제외한 대부분 산업에서 높은 비중을 나타냈다. 반면에 울산권은 관광숙박업과 관광객 이용시설업의 비중이 낮은 것으로 나타나 강원권과 대조되는 형태로 나타났다. 한편 강원권은 관광비즈니스의 중개자 역할을 수행하는 여행업과 고부가가치화와 융복합 산업으로 이어지는 국제회의업에 대한 비중이 매우 낮게 나타나고 있는 것을 알 수 있다.

〈그림 3-4〉 관광진흥법상 관광사업의 강원·경북·울산권 비중(2017년 12월 기준)

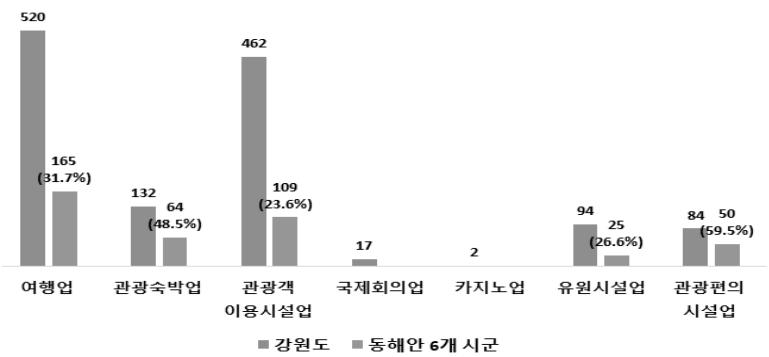


자료 : 관광지식정보시스템 www.tour.go.kr (검색일: 2017. 7. 2)

강원권 동해안 6개 시·군의 관광사업은 국제회의업과 카지노업을 제외하고 강원도 전체 대비 대략 20~50% 정도의 비중을 차지하고 있다. 특히 관광숙박업의 경우 전체 강원도에서 동해안 6개 시·군이 차지하는 비중이 59.5%로 높은 편임을 알 수 있다. 다만 강원권 동해안에 국제회의업과 카지노업이 전무하다는 것은 그만큼 관광산업의 고부가가치화가 이뤄지지 못했다는 반증이다.

〈그림 3-5〉 관광진흥법상 관광사업의 강원도 동해안 6개 시·군 비중(2017년 12월 기준)

단위 : 명, %



자료 : 관광지식정보시스템 www.tour.go.kr (검색일: 2017년 7월 2일)

제2절 강원권 해양관광 정책 여건 분석

1. 강원권 해양관광 정책 여건

강원도 지자체 차원에서는 관광마케팅과와 관광개발과가 각각 마케팅 정책과 개발 정책의 관점에서 18개 시군의 업무에 관여하고 있으며 동해안 6개 시군의 관광정책도 포함하고 있다. 한편 강원도청 산하의 '강원도 해양관광센터'는 크루즈 산업을 중심으로 해양관광 활성화 정책을 추진하고 있다. 강원도 해양관광센터에서는 크루즈 활성화를 위한 외국적 크루즈 선사 및 여행사에 대한 크루즈 마케팅, 모항형 크루즈산업 육성 및 항만 구축을 위한 운영기반 조성, 크루즈 브랜드 개발 등의 업무를 추진하고 있다.

〈표 3-7〉 강원도 해양관광센터 업무 분장

부서명	분 장 사 무
크루즈정책팀	· 이사회 및 법인 운영 관리 · 센터 인력충원 등 인사관리 · 예산의 편성 및 조정 · 크루즈산업관련 조사·연구 사업
마케팅팀	· 홍보 마케팅 · 크루즈관련 관광상품 개발 · 크루즈 모항·기항 유치 및 서비스 · 크루즈산업 육성을 위한 대외 홍보 업무
대외협력팀	· 크루즈 산업 전문인력 양성 · 크루즈 산업 관련 국제행사 유치 · 크루즈 운항 관련 업무지원 · 크루즈 산·학·연 협력 업무

자료 : 강원도 해양관광센터 http://gmtc.gangwon.kr (검색일: 2017. 7. 2)

한편 강원도 환동해본부가 동해안 관광과 관련하여 추진하는 정책사업은 주로 해수욕장 운영 및 관리를 중심으로 이루어지고 있다. 매년 해수욕장 운영과 관련해서 수질, 모래 환경, 쓰레기, 교통, 상거래, 안전, 방범, 방역, 해양관광 인프라 확충, 어촌·어항과 연계한 관광체험시설 조성, 캠핑기반시설 확충 등 관련 사업이 다양하게 실행되고 있다. 2015년부터는 동해안 해양관광에 마케팅을 중점적으로 도입하여 동해안 6개 시군에 위치한 해수욕장의 차별화·특성화를 통한 피서객 유치를 정책 사업으로 표방하고 있다. 또한 해양레저스포츠 교육프로그램에 대한 지원을 시작하며, 해양관광과 연계한 관광지의 다양한 코스를 마련하여 홍보하고 있다.

강원도가 2008년부터 2016년까지 추진한 관광예산 투자 현황을 살펴보면 2016년 기준 총 합계는 736억 원으로 나타났다. 이 중 해양관광에 투자한 예산은 43억 원으로 전체의 5.8%로 나타나 매우 미비한 수준임을 알 수 있다. 연평균 증감률 역시 지난 9년 동안 1.9% 감소한 것으로 나타났다. 2016년 전체 관광예산 중 72% 이상이 관광개발 분야에 초점이 맞추어져 있어 하드웨어 구축에 대부분의 예산을 사용한 것으로 분석된다.

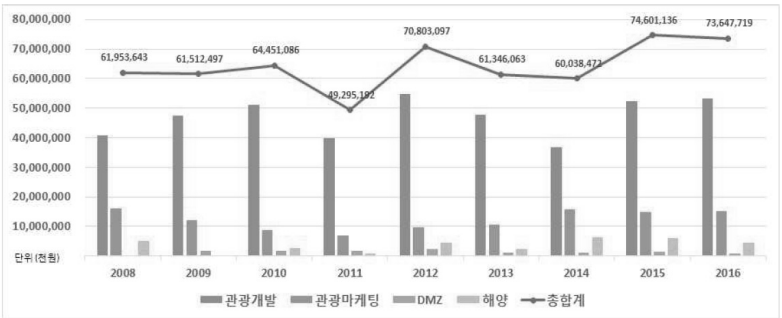
〈표 3-8〉 강원도 관광예산 투자 현황(2008년~2016년)

단위: 억 원, %

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	총합계	연평균 증감율
관광개발	408.2	475.8	512.1	398.4	546.7	476.0	368.7	524.2	531.2	4,463.8	3.3
관광마케팅	161.0	121.0	86.8	69.1	95.2	104.8	157.0	147.9	152.5	1,097.2	-0.7
DMZ	-	18.3	18.0	15.9	22.4	10.0	11.8	14.2	9.6	120.3	-8.9
해양	50.3	-	27.6	9.5	43.7	22.6	62.8	59.7	43.2	320.5	-1.9
합계	619.5	615.1	644.5	493.0	708.0	613.5	600.4	746.0	736.5	6,001.9	2.2

자료 : 강원도 관광정책과 내부자료, 강원도,「제6차 강원권 관광개발계획」, 2017. 2. p.132. 재인용

〈그림 3-6〉 강원도 관광 사업비 추이



자료 : 강원도 관광정책과 내부자료, 강원도,「제6차 강원권 관광개발계획」, 2017. 2. p.132. 재인용

동해안의 6개 시군에서는 해안관광 활성화를 위해 다양한 정책 및 사업을 추진하기 위하여 관광과와 해양수산과가 함께 업무를 실시하고 있다. 관광과에서는 주로 관광 홍보·마케팅, 관광기획 및 진흥시책 수립 등과 관련하여 업무를 추진하고 있으며, 해양수산과에서는 항만이나 레저시설에 대한 계획 및 관리와 더불어 어촌 소득 증대를 위한 시책도 함께 추진하고 있다.

동해안 6개 시군에서 실시한 해양관광 관련 주요 시책을 살펴보면 우선 크루즈 및 마리나 항만 개발, 어항 재개발, 해안형 관광지 조성, 레저스포츠 기반 시설 등 해양관광 인프라 구축을 중심으로 추진되었다. 이와 함께 각 시군별로는 고성군에서는 해양신산업 육성을 위해 해양심층수 테마파크를 개발하는 정책을 펼치고 있고, 속초시에서는 크루즈 선사유치 및 마리나 산업 육성을 위한 정책을 추진하고 있다. 한편 지역 고유 해양자원을 활용한 테마타운 개발, 도보길 및 자전거길 조성, 명승지 정비, 해변 캠핑장 조성, 등대마을 가꾸기 등 해양공간을 정비하여 관광자원화를 추진하고 있으며, 해양레저스포츠 대회 유치, 어촌체험형 축제 발굴, 탐방로 조성, 요트면허시험장 활성화 등 지역 여건에 맞는 다양한 사업을 추진하고 있다.

2. 강원권 해양관광 사업 및 투자계획

제6차 강원권 관광개발계획(2017년~2021년)을 중심으로 해양관광 사업의 추진 및 투자계획을 분석하고자 한다. 이에 앞서 기존 강원권 관광개발계획의 현황을 살펴보았다.

〈표 3-9〉 지정관광지 유형별 투자실적

단위: 개소, %

구분	개소	지정 관광지	평균 투자실적
해안	14	주문진(9.6), 옥계(10.4), 등명(8.0), 망상(19.9), 속초해변(18.6), 장호(70.5), 화진포(5.9), 송지호(9.3), 삼척(17.5), 맹방(98.9), 삼포문암(23.9), 연곡(14.0), 추암(50.1), 지경(-)	27.4
산간계곡	13	청평사(96.4), 구곡폭포(96.3), 어흘리(86.1), 무릉계곡(46.2), 어답산(86.1), 팔봉산(19.6), 광덕계곡(78.5), 고석정(47.7), 구문소(69.6), 간현(62.4), 내설악용대(48.1), 직탕(4.0), 미탄마하(23.6)	52.2
약수	3	후곡약수(100.0), 방동약수(44.2), 오색(1.2)	48.5
동굴	2	고씨동굴(55.2), 화암(96.6)	75.9
호반	2	춘천호반(17.5), 초당(100.0)	58.8
온천	3	홍천온천(29.5), 영월온천(27.8), 척산온천(23.5)	26.9
역사문화	3	유현문화(82.0), 아우라지(63.9), 마차탄광촌(50.2)	65.4
위락	1	오토테마파크(100.0)	100.0

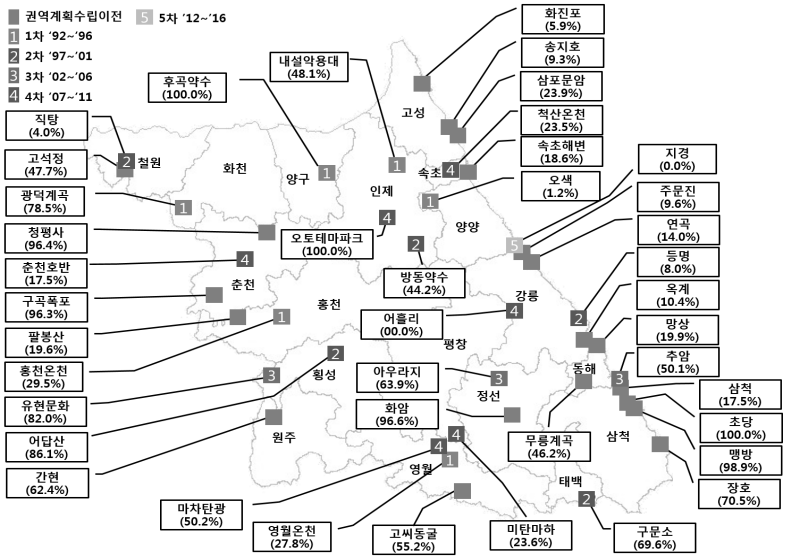
자료 : 강원도,「제6차 강원권 관광개발계획」. 2017. 2. p.158.

강원권 동해안에는 관광 권역계획이 수립되기 이전, 즉 1991년 이전부터 화진포, 송지호, 속초해변, 주문진, 옥계, 삼척, 맹방, 장호 등 유명 해변이 관광지로 지정되었으나 현재까지도 투자실적이 전무하거나 또는 매우 미흡한 채로 방치되어 있는 상황이다.

대중적인 국민관광시대 도래 이전인 1970~80년대에는 유명 해변들에 대한 공공부문의 지정관광지 정책이 필요했으나, 점차 민간부

문의 관광자원 개발이 성장하고 공공부문에서도 기존 관광지보다 신규 관광지를 개발하는 정책 선호 현상이 뚜렷해지면서 강원권 동해안의 지정 관광지들은 제대로 된 개발과 투자 과정을 거치치 못한 채 후발 관광지들과의 경쟁에서 밀려난 결과이다.

〈그림 3-7〉 강원도 관광지 투자의 공간적 분포



주 : 괄호 안 수치는 현재까지의 총 투자실적(%)
자료 : 강원도,「제6차 강원권 관광개발계획」. 2017. 2. p.157.

제6차 강원권 관광개발계획은 총 6개의 관광벨트로 이루어져 있으며 관광벨트별 전략계획사업을 추진할 계획이다. 관광벨트를 구체적으로 살펴보면 홍천, 인제를 중심으로 한 '자연치유벨트', 평창을 중심으로 하는 '포스트 올림픽벨트', 영월과 정선을 중심으로 하는 '슬로우라이프벨트', 철원, 화천이 중심이 되는 'DMZ생태로드벨트', 춘천을 중심으로 하는 '패밀리테인먼트벨트'가 있으며, 동해안 6개 시군은 '동해안르네상스벨트'로 명명하고 전략을 도모하고 있다.

〈그림 3-8〉 제6차 권역계획 공간구상도

자료 : 강원도,「제6차 강원권 관광개발계획」. 2017. 2. p.221.

먼저 관광단지를 기준으로 계획을 살펴보면 전체 15개의 관광단지 중 동해안권에는 3개가 있어 전체의 20%를 차지하고 있다. 구체적으로 살펴보면 속초시의 설악한화, 고성군의 델피노, 양양군의 국제공항 관광단지 3곳이 계획에 포함되어 있다. 투자계획을 살펴보면 전체 사업비 중 동해안권 3곳의 관광단지의 사업비가 7.2%를 차지하고 있어 매우 적은 수준인 것을 알 수 있다.

설악한화는 2010년부터 투자해 온 실적이 매우 적은 상태이고, 고성 델피노는 이미 투자가 많이 이뤄진 상황이며, 양양 국제공항의 경우 2018 평창동계올림픽을 계기로 관광단지로 지정되었으나 아직 뚜렷한 개발계획이 미흡한 상황으로 6차 관광개발계획 내 사업이 추진될 것으로 계획하고 있다.

〈표 3-10〉 제6차 강원권 관광개발계획 내 관광단지 사업추진 계획

관광벨트명	시군	관광단지명	투자계획(백만원)
자연치유 벨트	춘천시	신영	283,886
	원주시	비발디파크	1,295,838
포스트 올림픽 벨트	원주시	더네이처	97,482
	횡성군	웰리힐리	985,412
	평창군	휘닉스파크	1,548,950
		용평	1,536,597
		알펜시아	1,644,991
동해안 르네상스 벨트	속초시	설악한화	346,844
	고성군	델피노	232,245
	양양군	국제공항	228,645
패밀리 테인먼트 벨트	춘천시	라비에벨	492,249
	원주시	오크밸리	1,485,362
		루첸	236,729
		Flower Fruit World	407,789
	횡성군	드림마운틴	354,800
총합계	11,273,860	해양관광단지	807,734 (7.2%)

자료 : 강원도,「제6차 강원권 관광개발계획」. 2017. 2, pp. 800~801을 바탕으로 재구성

다음으로 지정관광지 사업추진 계획을 살펴보면 전체 43개의 지정관광지 중 동해안권에 위치한 관광지는 총 18개로 전체의 41.9%를 차지하고 있어 높은 비중을 차지하는 것으로 나타났다. 이는 앞서 제시한 것과 같이 해변을 중심으로 관광지가 지정된 형태이다. 투자계획에 있어서도 전체 관광지의 투자예산 중 동해안권 관광지는 54.2%를 차지하고 있어, 관광지 비중보다 투자예산 비중이 높은 것으로 나타났다. 그러나 유명 해변 지정 관광지의 경우 현재까지의 투자실적이 매우 미흡한 실정이다. 6차 개발계획 내에서 해변을 중심으로 하는 강원권 동해안 지정관광지에 대한 투자계획과 함께 새로운 추진전략이 요구된다.

〈표 3-11〉 제6차 강원권 관광개발계획 내 지정관광지 사업추진 계획

관광벨트명	시군	관광지명	투자계획(백만원)
자연치유 벨트	춘천시	구곡폭포	6,691
	홍천군	팔봉산	17,899
	인제군	내설악용대	31,186
		방동약수	3,581
		오토테마파크	216,500
	양양군	오색	87,678
포스트 올림픽 벨트	원주시	간현	13,762
	강릉시	어흘리	11,364
	평창군	노산 · 노람뜰	38,222
	정선군	아우라지	16,579
슬로우 라이프 벨트	태백시	구문소	31,365
	영월군	고씨동굴	28,336
		마차탄광	12,662
		영월온천	23,502
	평창군	미탄마하	25,468
	정선군	화암	40,158
DMZ 생태로드 벨트	철원군	고석정	13,998
		직탕	55,795
	화천군	광덕계곡	25,397
	양구군	후곡약수	1,816
동해안 르네상스 벨트	강릉시	등명	84,209
		연곡	2,080
		옥계	30,311
		주문진	15,107
	동해시	망상	180,599
		무릉계곡	13,770
		추암	21,765
	속초시	속초	438,982
		척산온천	135,460
	삼척시	맹방	140,068
		삼척	246,654
		장호	2,902
		초당	65,555
	고성군	삼포문암	134,370
		송지호	119,481
		화진포	521,464
	양양군	지경	49,939
		잔교	16,501
패밀리테인먼트 벨트	춘천시	청평사	11,771
		춘천호반	834,816
	홍천군	홍천온천	276,060
	횡성군	어답산	14,056
		유현문화	19,608
총합계	4,097,931	해양관광지	2,219,217 (54.2%)

자료 : 강원도,「제6차 강원권 관광개발계획」. 2017. 2, pp.802~806을 바탕으로 재구성

제 4 장

강원권 해양관광 수용태세 종합분석

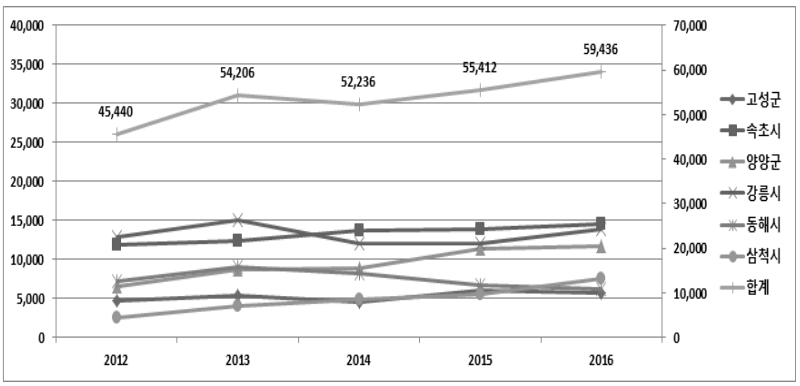
제1절 강원권 해양관광 수요와 공급능력 차이 분석

강원권 해양관광 현황에서 검토한 바와 같이 최근 5년간 강원도 동해안 6개 시군을 찾은 방문객은 연평균 약 7%씩 증가했다. 2013년 방문객 규모가 전년에 비해 19.3% 대폭 늘어난 이후 2014년 소폭 감소했으나 이후 지속적으로 증가하고 있다. 지역별로는 삼척시가 연평균 32.7% 증가해 성장률이 가장 높았으며, 다음으로 양양군이 15.8%를 기록했다. 반면 동해시는 지난 5년간 방문객이 3.4% 감소한 것으로 나타났다. 일부 지역에서 방문객이 감소했음에도 불구하고 강원권 해안지역 방문객 꾸준히 증가하고 있음을 알 수 있다. 한편 관내 주요 관광지 관광객은 지난 4년간 연평균 5.8% 증가하였으며[15], 동기간 국내 성장률이 4.5%[16]인 것과 비교하면 강원도 동해안

15) 동해안 6개 시군의 주요 관광지 관광객 현황은 관광지식정보시스템의 4년간 자료를 활용하였으며, 기간 내 관광지의 통일성을 유지를 위하여 동일한 관광지만을 대상으로 성장률을 확인하였음

관광의 성장률은 높은 것으로 확인되었다.

〈그림 4-1〉 강원도 동해안 6개 시군 방문객 수 추이



자료 : 강원통계정보. http://stat.gwd.go.kr/sub/sub01_02_05_03.asp (검색일: 2018.7.23.)

〈표 4-1〉 강원도 동해안 6개 시군 방문객 수 추이

지역	관광객 수(명)					연평균 증가율
	2012	2013	2014	2015	2016	
고성군	4,750	5,333	4,582	5,953	5,685	4.6%
속초시	11,800	12,324	13,756	13,839	14,511	5.3%
양양군	6,500	8,613	8,924	11,338	11,699	15.8%
강릉시	12,830	15,013	12,013	11,984	13,785	1.8%
동해시	7,120	8,981	8,185	6,725	6,194	-3.4%
삼척시	2,440	3,942	4,776	5,573	7,562	32.7%
합계	45,440	54,206	52,236	55,412	59,436	6.9%

자료 : 강원통계정보. http://stat.gwd.go.kr/sub/sub01_02_05_03.asp (검색일: 2018.7.23.)

특히 강릉선을 비롯하여 제2영동고속도로, 서울-양양고속도로가 개통됨에 따라 강원도 연안지역에 대한 접근성이 획기적으로 개선되었으며 2018년 2월 개최되었던 평창 동계올림픽대회라는 메가 이벤트로 인해 강원도 지역에 대한 관심이 높아지는 등 강원도를 찾는 관

16) 국내 여행의 성장률은 국민여행실태조사의 최근 5년 동안의 관광객 이동총량을 바탕으로 한 값임

광객을 수용할 수 있는 수용태세를 점검할 필요가 있다.[17]

앞서 검토한 바와 같이 관광수용태세는 국가 또는 지역을 방문하는 관광객들에게 최상의 관광 편의와 만족을 주기 위하여 해당 국가나 지역이 사전에 준비하는 관광 상품, 출입국 및 교통, 숙박, 음식, 쇼핑, 정보 및 안내, 관광시설 등의 총체로 정의할 수 있다.[18] 또한 관광수용태세의 범위에는 관광객을 맞이하기 위하여 준비되어야 할 서비스, 인적 자원 및 인프라 자원 등이 포함된다.

관광수용태세에 대한 질적인 측면을 평가하기 위한 수단으로는 관광객 서비스 만족도 조사가 대표적이다. 한편 양적인 측면을 평가하기 위해서는 안내시설, 교통시설, 숙박시설, 관광지 시설, 식음료 시설 등이 강원도 지역 최대 방문객을 수용할 수 있게 준비된 상태인지 점검할 필요가 있다. 그러나 현재 활용할 수 있는 자료 및 통계 데이터 등의 미비로 인해 양적인 측면에서 강원도 지역의 관광수용태세를 파악하는 것은 매우 어렵다.

이와 같은 한계점을 감안하여 본 연구는 질적인 측면에서는 강원도를 방문한 경험이 있는 관광객을 대상으로 한 만족도 조사 결과를 활용하였으며, 양적인 측면을 평가하기 위해서는 1차적으로 현재 수급 가능한 통계 자료를 취합하여 분석하는 한편 2차적으로 교통물류 및 SOC 분야 전문가와 강원권 지역 관광 전문가의 자문을 통해 강원권 해양관광 관광수용태세에 대해 통합적으로 검토하였다.

17) 특정 시도를 가보고 싶다는 생각이 예전보다 더 커졌다는 반응을 관심도라고 할 때, '18년 상반기에는 제주도에 대한 관심도가 62.7%로 가장 높았고, 다음은 강원도가 50.1%로 나타났다. 한편 '18년 상반기 결과를 '17년 상반기 및 '16년 상반기와 비교한 결과, 2년 전인 '16년 상반기와 비교하면 '18년 상반기는 수도권이 4.9%p, 강원도가 2.0%p 증가한 반면, 전라권(-3.3%p), 경상권(-2.4%p), 제주도(-1.7%p)는 감소했다. (세종대 관광산업연구소·컨슈머인사이트 보도자료, '국내여행지 관심도', 2018. 7. 9.)

18) 장병권 외, 「중국관광객 유치를 위한 관광수용태세 개선방안」, 한국문화관광연구원, 2010. p.136.

1. 강원권 해양관광 수요 평가

강원권 해양관광 수요는 지역적으로 관광객 규모나 증감률에 차이를 보이나 전체 관광객 규모는 꾸준히 늘어나고 있다. 근무 시간의 단축, 소득 증가 등 사회·문화적 환경이 변화하고 새로운 관광 트렌드가 부상함에 따라 강원도 해양관광 수요도 함께 증가하고 있다.

전통적으로 강원도 해양관광 유형은 해수욕장 방문 및 경관 감상 등을 중심으로 이루어졌다. 강원권 해안지역 관광객들은 내륙의 다른 지역에 비해 비교적 긴 시간을 머물면서 해변 휴식, 산책, 해양 경관 및 풍경 감상, 맛집 여행 등을 즐기는 것으로 나타났다. 특히 강원권 해양관광은 해변 휴식 및 산책을 목적으로 하는 비율이 높고 이들 활동에 대한 만족도가 높아 강원도 해안지역의 자연 환경에 매력을 느끼는 관광객이 많은 것을 볼 수 있다.

최근 들어서는 해변 경관 감상이나 휴식 등 정적인 관광 행태 외에 다양한 해양레저 활동을 직접 체험하기 원하는 관광 수요가 증가하고 있다. 실제로 강원도 해안지역 방문객들은 모터보트/요트/수상오토바이, 견인형 수상레저기구, 스킨스쿠버/다이빙, 서핑/윈드서핑, 해양카약/카누 등 해양레저 활동을 경험한 비율이 비교적 높았다. 특히 강원도 동해안 지역은 스킨스쿠버, 서핑 등 해양레저 여건이 양호해 이러한 활동을 즐기기 위한 관광객이 지속적으로 증가하고 있다.

본 연구 결과 향후 1년 이내 강원도 해양관광 수요 추정치는 약 2,116만 명으로 전망된다.[19] 이러한 과정에 따라 도출된 3년 이내 해양관광 수요는 약 2,657만 명이며, 5년 이내 강원도 해양관광 수요는 약 3,066만 명으로 추정된다. 따라서 향후 5년 이내 강원도 해양관광

19) 세부 도출 과정은 제2장 제2절 제2항 강원권 해양관광 수요분석 참고

수요는 2017년 강원권 해양관광객 2,258만 명에 비해 연평균 7.2%씩 성장할 것으로 전망된다. 지역별로는 접근성이 우수한 속초시와 강릉시 방문 수요가 높았으며, 3년과 5년의 중장기로는 지역별로 비교적 균일하게 수요가 분포하는 것으로 나타났다. 해양레저 활동별로는 해안경관 감상이 가장 수요가 높았으며, 5년 이내에 상대적으로 동적인 해양레저 활동인 모터보트/요트/수상오토바이, 견인형 수상레저기구 등에 대한 참여 의향 증가율이 가장 높아 중장기적으로 이들 활동에 대한 수요가 증가할 것으로 전망된다.

제2영동고속도로, 동해고속도로 전 구간, 서울-양양 고속도로, 강릉선 개통으로 수도권에서 강원도 동해안 지역까지의 접근성이 개선됨에 따라 그 동안 고질적으로 지적되어 왔던 교통 체증 문제가 해소될 것으로 전망된다. 특히 강원도 지역 교통 통행량은 경기와 서울 수도권으로부터의 유출량과 유입량이 전체의 70% 이상을 차지하기 때문에 수도권과의 도로 및 고속철도 접근성 개선은 강원도 동해안 지역 해양관광 경쟁력 강화에 큰 기여를 할 것으로 예상된다. 실제로 강원도 해안지역 관광 시 자가용과 강릉선을 이용하려는 수요가 높게 나타났으며, 특히 해안지역 내에서는 자가용 이용 수요가 매우 높았다. 즉, 강원도 해안지역 관광객들의 자가용이나 렌터카 이용 수요가 높으므로 강릉선과 렌터카 이용 연계 상품에 대한 수요가 높아질 것으로 전망된다.

강릉선 개통이 해양관광 수요 증가에 긍정적인 영향을 미쳤다는 응답자는 56.6%였으며, 개통 전을 0으로 보았을 때 영향력을 분석한 결과 약 28%로 나타났다. 다만 서울-양양 고속도로 개통으로 인한 영향력 보다 낮게 나타났는데 이는 높은 자가용 선호로 인한 것으로 보인다. 한편 강릉선의 연도별 여객수요 전망에 따르면 2018년 1일

기준 약 1만 9천명 수준에서 지속적으로 감소하여 2036년에는 1일 기준 약 1만 7천명 수준이 될 것으로 예측된다.

아울러 강원도 해양관광 경험자들의 만족도를 통해 관광수용태세의 질적인 수준을 파악할 수 있다. 해양관광지 경관, 연계 관광지 매력도, 식당 및 음식, 치안 및 안전에 대해 관광객들의 만족도가 높게 나타났다. 반면 높은 물가 수준, 기념품 등 쇼핑거리 부족, 해양관광지 혼잡도에 대해서는 만족도가 낮은 것으로 나타나 이들 요소에 대한 관리 및 개선이 필요할 것으로 보인다.

2. 강원권 해양관광 공급 평가

강원도 지역에 분포하고 있는 해양관광자원 현황과 지자체의 정책 추진 의지, 관광사업체 현황 등을 통해 공급 측면에서의 해양관광 관광수용태세를 검토하고자 한다.

우선 해양관광자원 차원에서 강원권에는 해수욕장과 수상레저사업장 자원 비중이 매우 높은 편인데 비해 해양문화자원 발굴과 생태관광 목적지 형성은 거의 이루어지고 있지 않다. 세부적으로 살펴보면 동해안 지역에 92개소의 해수욕장이 위치하고 있어 전체 해수욕장 중 35% 이상이 집중되어 있다. 강원도 내 해양관광자원 중 해수욕장 자원의 비중이 높은 것은 해양관광자원을 1차적으로 활용하고 있음을 의미한다. 한편 기구를 이용한 동적인 해양레저 활동과 관련하여 동해안 지역에 마리나항만 3개소가 운영 중인데 수상레저기구 조종면허 취득자 수 및 레저선박 등록척수 증가세에 비해 계류 선석이 부족한 상황이다. 어촌체험마을도 총 9개소 수준으로 전체 중 8.2%에 불과해 어촌 생활체험 및 해양레저체험 등의 기회가 매우 부족하다.

강원도 해양관광산업 규모를 파악하기 위해 해안지역 관광산업의 비중을 살펴본 결과, 강원권 동해안은 인근 경북, 울산 지역에 비해 관광숙박업과 관광객 이용시설업에서 비교적 우위를 점하고 있는 것으로 나타났다. 특히 관광숙박업은 강원도 전체 중 동해안 지역이 차지하는 비중이 약 60%에 달한다. 그러나 동해안 지역 자체가 서해안이나 남해안 지역에 비해 관광산업체 비중이 7개 부문에 걸쳐 대부분 10% 미만을 차지하는 등 관광산업 발전 수준이 낮아 비교 우위를 점하고 있음에도 불구하고 산업적으로는 미흡한 단계로 판단할 수 있다. 또한 관광산업 생태계에서 중계자 역할을 담당하는 여행업과 국제회의업의 비중이 낮고, 고부가가치를 창출하는 카지노업이 전무하다는 점은 강원권 해양관광의 고도화가 필요하다는 것을 여실히 보여준다.

거버넌스 측면에서 강원도는 관광마케팅과와 관광개발과를 통해 마케팅 정책과 개발 정책 등 전반적인 관광 정책을 시행하고 있다. 아울러 크루즈 관광 정책을 전담하는 강원도 해양관광센터, 해수욕장/해변 운영 및 관리 정책을 담당하는 강원도 환동해본부를 통해 강원도 해양관광 정책을 수립/추진하고 있다. 강원도의 주요 해양관광자원이 해수욕장임을 감안할 때 환동해본부에서 전반적인 해수욕장 관리 정책을 추진하는 체계는 지역의 특성을 반영한 결과로 보인다. 강원도 해양관광에 투입되는 예산은 2016년 기준 전체 관광예산 중 5.8%인 43억 원으로 최근 3년간 지속적으로 감소했으며, 전체 관광예산 중 72%가 하드웨어 구축에 투입되었다.

한편 강원도 지역을 아우르는 관광개발계획인 제6차 강원권 관광개발계획에 따르면 강원권 동해안권에 위치한 지정 관광지는 총 18개로 대부분 해변이다. 동해안권 지정 관광지는 관광지 수나 예산 규

모에서 높은 비중을 차지하고 있으나 해변 등 지정 관광지에 대한 투자실적이 부진해 향후 사업추진 모니터링이 필요하다. 또한 동해안권 관광단지 투자계획 역시 사업비 규모가 작아 개발계획에 대한 추가 검토가 필요한 상황이다. 즉, 강원권 해양관광은 해수욕장(해변)을 중심으로 이루어짐에도 불구하고 해수욕장 자원에 대한 관리 및 개발은 원활하게 이루어지지 못했다. 특히 동해안권의 유명 해수욕장들은 지정 관광지 정책 대상이지만 사회적 여건 변화로 정책적 관심이 적어지면서 개발 및 투자가 이루어지지 않고 있다.

제2절 종합 분석 및 시사점

강원도 해양관광의 관광수용태세를 수요 측면과 공급 측면에서 검토해 보았다. 강원도 동해안에 위치한 6개 시군을 중심으로 이루어지고 있는 강원도 해양관광은 수요 측면에서 지속적으로 성장해 오고 있으며, 향후에도 성장세를 이어나갈 것으로 전망된다. 특히 강릉선의 개통 등 강원도 해안지역으로의 교통 접근성 개선은 강원권 해양관광 활성화에 긍정적 요인이 될 것으로 전망된다. 공급 측면에서 강원도 해양관광은 자원보유 현황 및 관리 측면에서 다소 미흡한 부분이 있으나 지자체의 거버넌스와 정책 추진 의지가 높아 향후 전망이 밝다고 평가할 수 있다.

관광수용태세는 관광자원과 관광시설 및 인프라(하드웨어), 관광정보 및 안내와 관광 상품(소프트웨어), 주민 친절성(휴먼웨어) 등의 다양한 요소가 결합되어 형성된다.[20] 앞서 살펴본 바와 같이 그 동안

20) 장병권 외, 「중국관광객 유치를 위한 관광수용태세 개선방안」, 한국문화관광연구원, 2010. p.137.

강원권 해양관광은 하드웨어 확충에 집중해 왔으며 소프트웨어 및 휴먼웨어 개발을 위한 노력은 다소 미흡했다. 관광수용태세를 확립하기 위해서는 삼정(三鼎)과 같이 3개 요소가 균형을 이루어야 한다.

최근 문화체육관광부가 발표한 지역관광발전지수에 따르면 강원도는 경기도, 전라남도, 제주도와 함께 전국 17개 광역지자체 중 종합지수 1등급 지역으로 선정되었다.[21] 또한 전국 152개 기초지자체 중 강원도 내에서 강릉시, 고성군, 속초시가 종합지수 1등급 지역으로 선정되었다. 지역관광발전지수는 34개 세부지표를 바탕으로 도출되는데 세부지표는 정부승인통계 20개 지표, 행정조사 12개 지표, 설문조사 2개 지표로 구성된다. 분석 결과에 따르면 정량적인 통계자료에 근거해 우수한 지역으로 평가받은 지역이라도 설문조사로 평가하는 질적 요소 항목은 낮은 평가를 받은 곳이 많다고 한다. 즉, 관광발전 수준을 평가하기 위한 수치상 지표는 충족하더라도 질적인 요소는 만족하기가 어렵다는 의미이다.

강원도 해양관광 부문도 마찬가지로 신규 시설 확충도 중요하지만 기존 해양관광자원의 관리 및 정비, 기 수립된 관광개발 계획의 체계적인 추진이 필요하다. 특히 강원도 해안지역으로의 접근성이 높아졌다는 강점을 최대한 활용한 관광 상품 개발이 필수적이다. 아울러 관광객의 의견을 반영하여 다양한 형태의 쾌적한 숙박 시설 확충, 기념품 개발 등에 관심을 기울이고 관광정보 안내, 질서 유지 등 소프트웨어 확충을 위해 지역 주민들을 바다해설사로 교육 및 채용하는 등 휴먼웨어 측면에서도 협력을 강화해야 한다.

21) 문화체육관광부 보도자료, '2017 지역관광발전지수 동향 분석 결과 발표: 강원도, 경기도, 전라남도, 제주도 등 4개 시도가 지역관광발전지수 1등급 지역', 2018.6.28.

제 5 장

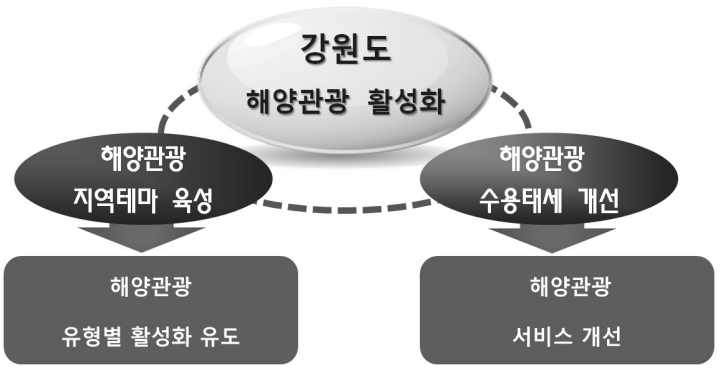
강원권 해양관광 활성화 방안

제1절 강원권 해양관광 활성화를 위한 정책방향

강원도는 수도권 최대 관광목적지로 연안과 내륙에 분포하고 있는 다양한 관광자원을 토대로 관광시장을 형성해 왔다. 또한 평창동계올림픽을 계기로 광역적, 지역적 교통 접근성과 관광 인프라가 개선되면서 관광산업 발전의 전환기를 맞이하였다. 강원도의 관광환경 변화와 함께 2017년 설치된 '국가관광전략회의'에서는 관광정책의 기본방향을 양적 성장에서 벗어나 지역중심의 질적 정책으로 설정하면서 지역관광이 활성화될 수 있는 계기가 마련되었다. 이에 강원도의 해양관광정책 방향은 평창올림픽을 통한 동해안권 접근성 개선과 강원권 해양관광 실태조사의 해양관광 활동 유형별 변화를 반영하여 새롭게 정비해야 할 것으로 판단된다. 강원도 해양관광 여건을 종합할 때, 연안지역의 관광활성화를 위해서는 해양관광 행태변화를 고려한 유형별 발전방안을 마련하고 이를 지역테마로 가꾸어 나가는

것이 필요하다. 이와 더불어 해양관광과 관련된 교통/숙박/관광지 서비스 개선을 통하여 관광활동자의 만족도를 개선시키는 것이 필요할 것으로 판단된다.

〈그림 5-1〉 강원권 해양관광 활성화 정책방향



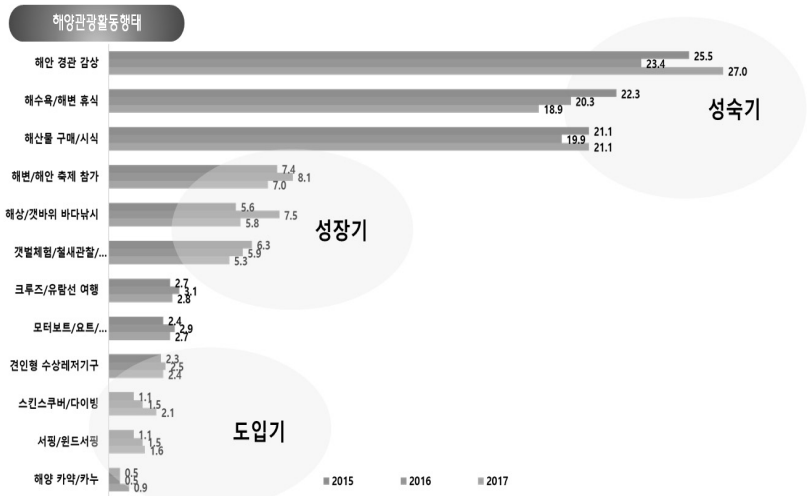
또한, 강원도 해양관광활성화를 위한 정책방향은 지역관광 성장을 유도하는 정부정책과 함께 전체 관광트렌드의 변화와 연계성을 가져야할 것으로 판단된다. 특히, 최근의 관광트렌드는 나홀로 여행, 단기 여행, 원도심 여행 등 소규모, 개별여행에 대한 선호도가 높아지고 있다. 이에 따라 연안지역의 관광개발은 수용력 증대만을 고려한 대단위 시설개발이나 단체관광객을 위한 관광상품 운영에서 벗어나야 할 것으로 생각된다. 이의 대안으로는 관광서비스의 질적 개선을 통하여 강원도 해안권 방문자의 만족도를 제고시키고 민간사업자가 관광상품을 기획 · 운영할 수 있는 기반 및 제도적 정비에 초점을 맞추는 것이 합리적일 것으로 판단된다.

제2절 강원권 해양관광 활동 유형별 활성화 방안

강원권 해안지역을 방문하는 관광활동자들의 활동 유형은 해안 경관 감상의 비중이 높게 나타났으며 해안관광지 경관에 대한 만족도가 높게 나타났다. 한편, 최근 국내 해양관광트렌드는 해양경관감상이나 해변 휴식 등에서 벗어나 해양을 직접 즐기고 체험하는 수요가 높아지고 있다. 최근 강원도는 스킨스쿠버, 서핑 등 새로운 해양레저를 즐기는 마니아층이 높게 형성되어 있다. 그리고 「제2차 국가관광전략회의」에서도 해양레저관광이 지역관광의 새로운 전략으로 제시되었다.[22] 따라서 해양레저를 활성화하려는 관광전략회의의 내용을 고려할 때, 강원도의 해양관광정책은 해수욕장 중심의 경관 감상에서 벗어나 해양관광 활동유형을 고려한 활성화방안의 마련이 필요하다. 관광활동의 유형분류는 관광행태나 관광자원, 관광권역 등과 연계하여 분류할 수 있다. 한편, 해양관광정책은 해양친수문화 보급과 해양관광 대중화가 정책방향으로 설정되어 있으므로 강원권의 해양관광 또한 이러한 해양관광행태를 반영하여 활성화방안을 마련하도록 한다. 국내 해양관광행태에 따라 관광시장을 성장단계별로 분류해 보면 다음과 같이 구분이 가능하다. 해양관광유형은 도입기와 성장기, 성숙기 등으로 분류할 수 있으며 이러한 유형을 지역 관광자원과 연계하여 관광상품을 마련하는 것이 필요하다.

22) 자료: 국무조정실, 「제2차 국가관관전략회의」, 보도자료, 2018.07.11.
지역관광 활성화 방안」과 「해양레저관광 활성화 추진계획」 발표. 지역관광 활성화방안으로는 지역관광 전략거점 조성, 매력적인 지역특화 관광콘텐츠 확충, 지역 관광역량 강화 및 서비스 품질 향상이 제시됨. 강원권은 '겨울·스포츠 관광 거점'을 발전방안으로 제시됨

〈그림 5-2〉 해양관광시장에 따른 유형분류



자료 : 전국해양수산대토론회,「해양관광과 지역발전」 발표자료, 2018, p.11. 인용 재작성

1. 해양레저스포츠 거점 마련

강원도는 최근 스킨스쿠버와 서핑을 중심으로 수도권의 해양레저스포츠 목적지로 부각되고 있다. 해양관광정책을 담당하는 해양수산부에서도 해양레저관광 대중화를 위하여 해양관광복합지구 조성 및 해상관광길 개발 등의 정책사업을 추진하고 있으므로 해양레저 수요 및 정부정책과 연계하여 수도권 해양레저스포츠 거점공간을 조성하는 것이 필요하다. 해양레저스포츠 거점의 조성은 해양레저스포츠 대중화를 위한 해양레저체험 및 교육공간의 조성, 해양레저스포츠 활성화를 위한 시설의 개선으로 분리하여 추진하도록 한다.

해양레저체험 및 교육공간의 조성은 레저선박과 레저기구를 기반으로 하는 각종 체험 및 교육활동이 이루어질 수 있는 공간 및 교육프로그램을 보급하도록 한다. 즉, 수도권 해양레저시장을 타깃으로

당일 혹은 1박 2일의 해양레저체험을 즐길 수 있는 공간을 마련하여 해양레저의 대중화를 촉진하도록 한다. 이를 위해서는 강원권 각 마리나항만의 이용기능을 개선하여 레저선박의 단순 계류/보관기능 이외에 해양레저 대중화 부문을 추가하여 해양레저 체험교실을 운영하도록 한다. 그리고 광역 및 지역 대중교통을 통하여 강원권의 모든 마리나항만이 연계될 수 있는 시스템을 구축하여 접근성을 개선하도록 한다.

해양레저스포츠 활성화를 위한 시설개선은 강원도를 대표하는 해양레저스포츠로 자리 잡고 있는 스킨스쿠버와 서핑인구를 증대시켜 저변확대를 도모하도록 한다. 국내 스킨스쿠버와 서핑시장은 현재 마니아층을 중심으로 형성되어 있으며 초기 진입에는 장비 구매 이외에 관광목적지에서의 체험/교육 등에 일정 비용이 수반된다. 따라서 이용수요를 증대시키기 위하여 중저가 레저장비의 보급(임대) 및 보관 편리성을 부여시켜 이용자가 편리하게 이용할 수 있는 체제를 마련하도록 한다.

수도권 스킨스쿠버시장은 대부분 강원지역에서 초급교육을 받고 자격인증(C-Card)을 얻는 체제로 운영되고 있다. 이에 따라 강원도 연안에 위치한 리조트를 대상으로 다이빙 선박 계류시설 마련, 비치 다이빙 시설 조성, 다이빙 공원 조성 등의 시설개선을 통하여 초급 교육자의 이용환경을 개선하여 강원도의 해양레저스포츠 브랜드로 육성하도록 한다. 서핑활동 또한 서핑공간의 부족과 안전사고, 장비의 이용/보관 등 관리가 레저활동의 제약요인으로 작용하고 있으므로 주요 해수욕장을 중심으로 장비보관/임대 시설 설치와 함께 서핑활동 구역의 지정을 통하여 레저활동 편의성을 제공하도록 한다.

강원도 연안지역의 주요 해양레저활동 구역의 정비 및 레저활동

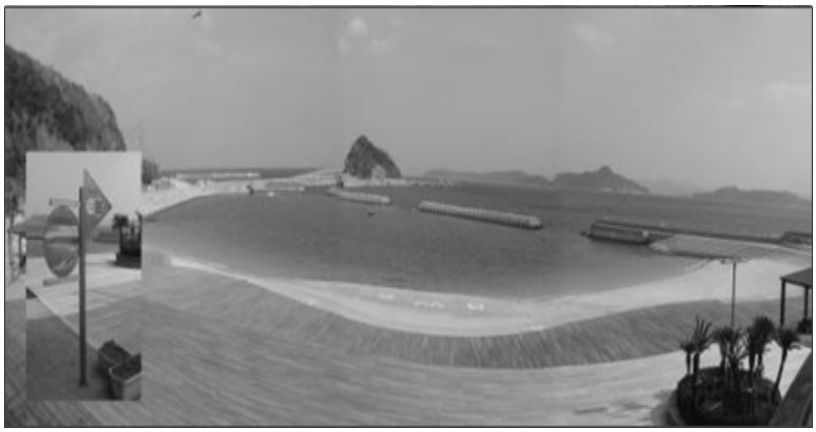
교육프로그램의 마련은 각 연안 지자체별 관광활동 콘텐츠의 육성 및 해양레저 대중화정책과 연계되어 관광활성화에 기여할 것이다.

2. 해변 경관 감상 자원 육성

국내 해양관광활동 중 해수욕 및 해변 경관 감상은 성숙기 시장으로 매년 지속적인 관광수요를 가지고 있지만 하계 휴가철을 제외하면 이용수요가 높지 않다. 또한 여름철 바가지 상혼이나 혼잡이 매년 문제점으로 지적되고 있다. 이에 해수욕 중심의 해양관광활동에서 벗어나 해수욕장을 지역의 친수공간으로 변화시킬 경우 이용수요의 다변화를 유도할 수 있다. 강원도에는 전국 해수욕장의 35%가 자리잡고 있지만 대부분 대규모 해수욕장 중심의 개발 및 이용집중이 나타나고 있다. 강원도 내 대규모 해수욕장의 이용집중은 관광혼잡에 따른 시설의 일시 부족과 더불어 관광객의 만족도 저하를 유발하며 비수기 시설관리에도 제약이 발생한다. 한편, 평창동계올림픽을 계기로 고속도로 및 철도의 개통은 강원권의 교통접근성을 개선하였다. 이에 따라 각 연안지역까지의 교통 접근성이 향상되었으므로 이러한 이용수요를 해변경관감상 및 산책, 해변휴식 등으로 이용하여 해수욕장 개장시기 이외에 방문수요로 흡수하도록 한다.

강원도에서는 기존의 해변산책 이용 활성화를 위하여 해파랑길(동해안 걷는 길)과 걷기 축제 등을 개최하고 있다. 이에 해수욕장 및 해변을 중심으로 하는 해안산책로 정비 및 주요 해수욕장마다 휴게공간을 조성하고 친수공간으로 변화시키도록 한다. 또한 비수기 해수욕장 공간을 공연 및 공공미술 설치공간으로 조성하여 방문객의 경관감상 요소로 활용하도록 한다.

〈그림 5-3〉 해변 경관시설 설치 및 해수욕장 정비 사례(안)



자료 : 저자 촬영[23)]

또한 소규모 마을단위 해수욕장과 어촌체험마을사업을 연계시켜 여름철 해양레저체험 이외에 계절별 수산물 구매/시식 체험, 어촌민속문화 체험 프로그램을 발굴하여 해수욕장 공간을 해양관광활동의 공간으로 보다 적극 활용하도록 유도한다.

제3절 강원권 해양관광 수용태세 개선방안

강원권 해양관광 수용태세 개선을 위해 해양관광 교통서비스, 해양관광 안내서비스, 해양관광 숙박 및 식음료 서비스, 해양관광지 서비스로 구분하여 개선방안을 도출하고자 한다.

23) 일본 해수욕장 88선 경관 정비 사례

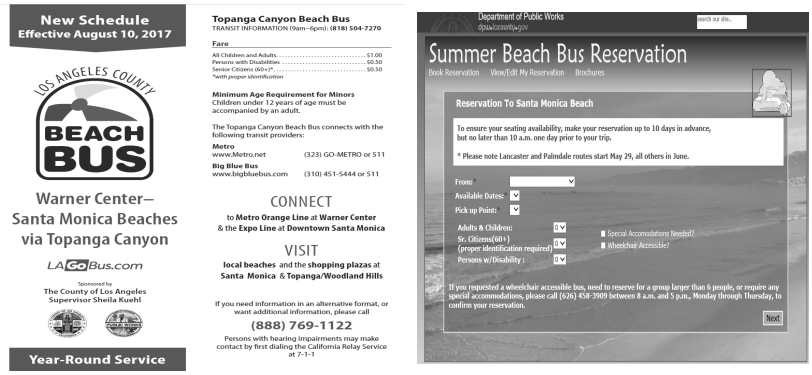
〈그림 5-4〉 강원권 해양관광 수용태세 개선방안

1. 해양관광 교통서비스 개선방안

앞서「강원권 해양관광 실태조사」를 통해서 강원도 해안지역을 방문하기 위한 교통수단으로는 자가용, 강릉선, 고속/시외버스 등 다양한 수단을 이용할 의향을 가지고 있으나, 강원도 해안지역 내 해양관광을 위해서는 자가용을 이용하겠다는 응답자가 압도적으로 높은 것으로 분석되었다. 결과적으로 강원도 동해안 지역의 해양관광 목적을 위해서는 자가용을 이용하겠다는 비중이 높은 것으로 강릉선이 해양관광에 큰 영향을 미치지 않을 수도 있음을 시사한다. 이는 서울-양양고속도로 개통이 해양관광에 미치는 영향력이 강릉선보다 높았던 결과와도 일맥상통한다. 이러한 원인으로는 해양관광지의 교통수단 불편, 철도 이용으로 인한 여행비용 증가 등이 작용한 것으로 사료된다.

현재 강원도 내 철도역과 주요 관광지를 연계하는 시티투어 버스의 운행은 지역 내 버스업체 및 택시 회사들과의 과열 경쟁이 있으며, 지자체 예산 부족으로 단기적인 실행은 어려운 상황이다. 그러나 동해안 해수욕장을 중심으로 지자체의 동해안 순환버스 운행은 실현 가능할 것으로 보인다. 한 예로 미국 로스앤젤레스에서는 산타모니카 해변을 가는 셔틀버스를 운영 중에 있다. 이용 요금은 1달러 이하로 매우 저렴한데 지자체와 지역 버스회사의 협력으로 이루어지고 있다. 또한 별도의 예약사이트를 운영하고 있어 차량 내 혼잡을 방지하고 있다.

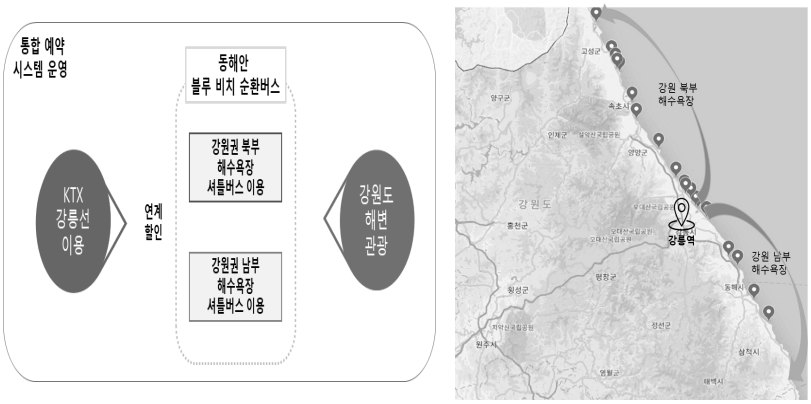
〈그림 5-7〉 미국 로스엔젤레스 해변 버스 스케줄과 예약사이트



자료 : https://dpw.lacounty.gov/Pdd/Beach_Bus/reservation/Reserve.aspx (검색일: 2018. 7. 16)

이를 검토하여 강원권 동해안 해수욕장을 중심으로 (가칭)동해안 블루 비치 순환버스를 운영하는 방안을 마련할 수 있다. 강릉선을 이용할 경우 연계할인 서비스를 실시하여 순환버스 요금을 할인하는 방안도 필요할 것이다. 특히 순환버스 운영은 당일형 해변 관광객을 주요 타깃으로 낮은 비용과 이용편의성을 제고시킬 수 있는 방안으로 구축해야 한다.

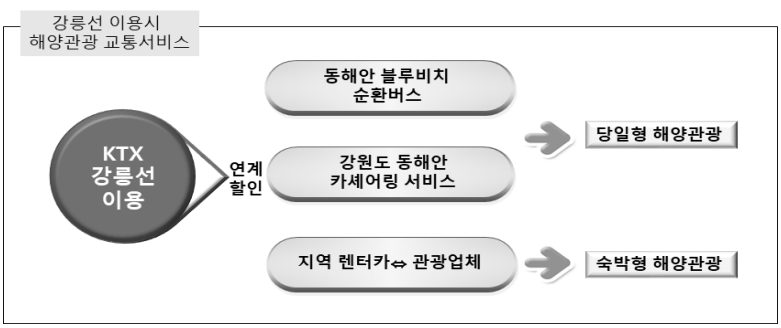
〈그림 5-8〉 동해안 블루 비치 순환버스 운영(안)



한편 해수욕장 뿐 아니라 중장기적으로는 대중교통 및 시티투어 활성화 등 주요 관광지와 해양관광지를 연계할 수 있는 교통서비스 시스템이 마련되어야 할 것이다. 그러나 우선적으로는 지역 내 렌터카 업체와 관광업체(숙박·음식업소·관광시설 등)의 할인 서비스 및 편도반납 서비스 네트워크를 구축하여 지역 관광산업 경쟁력을 강화시키는 기회로 활용해야 한다. 뿐만 아니라 철도 여행비용 경쟁력 확보차원에서는 철도 이용객을 대상으로 철도운임과 렌터카 요금 및 관광비용을 할인해 줄 수 있는 서비스 기반 구축이 필요하다. 또한 철도 이용객의 경우 도착지에서 렌터카를 대여하여 관광지나 음식점, 숙박지 등으로 이동하며, 다시 출발지로 되돌아감에 있어 렌터카를 처음 대여지가 아닌 재 출발지(귀가를 위한 철도역, 시외버스터미널, 항만, 공항, 기타 주요 관광지)에서 반납이 가능한 서비스 구축이 필요하다. 렌터카 서비스는 철도 이용객이 도착역 → 관광지, 음식점, 숙박지 → 출발역(또는 다른 지점)으로 이동하는 매개체 역할을 함에 따라 렌터카 서비스를 활성화 할 경우 철도-지역 연계 관광산업 경쟁력이 강화될 수 있는 주요 요인이 될 것이다.

또한 '강원도 동해안 내 카셰어링 서비스'를 확대하여 이동 편의성을 높이고, 비용을 절감시킬 수 있을 것이다. 카셰어링 서비스는 2011년 국내에 처음 도입된 이후 시장규모가 급속히 증가하고 있는 공유경제 모델로 동해안 지역의 카셰어링 서비스 확대는 전기자동차 등의 친환경차 확산과 이용시간+이용거리 요금을 적용하여 관광객 비용절감에도 영향을 미칠 수 있을 것이다. 카셰어링 서비스 이용은 당일형 해양관광객 중 해변뿐 아니라 해양레저체험형, 해양문화형 등의 관광객을 주요 타깃으로 설정할 수 있다. 현재 강원도 내 전기자동차 충전소는 368개소가 있으며, 이 중 강원도 동해안 6개 시군에 위치한 충전소는 20개소로 전체의 5.4%에 해당하고 있어, 정책적 검토가 필요한 부분이다. 현재 지자체 차원에서는 인천시에서 국내 대표 카셰어링 업체인 쏘카, 그린카 등 업체와 협의해 이용지점 및 차량 대수를 늘리고 있다.

〈그림 5-9〉 강릉선 이용시 동해안 해양관광 교통서비스 방안



2. 해양관광 안내서비스 개선방안

관광안내서비스는 낯선 지역을 방문하는 관광객들에게 정보를 제공함으로써 불안감이나 심리적 위축감을 해소시키고 안전하고 편안한

관광행위를 돕는 인적·물적 서비스 행위를 뜻한다.[24] 정보의 구성은 지도, 홍보물, 표지, 전자정보 등이 있으며, 가이드 북 등의 종합안내 책자와 주제별 단일 안내문, 화보 등의 형태로 제작되고 있다. 그러나 현재는 인터넷 웹, 모바일 어플리케이션 등을 활용한 전자정보의 형태로 관광안내서비스가 발전하고 있다. 강원도 해양관광의 경우 앞서 정책 여건에서 언급한 강원도 해양관광 센터가 종합정보 서비스를 제공하고 있으나 크루즈 관광에 국한되어 있으며, 강원도에서 운영하는 강원관광 사이트 역시 스토리를 중심으로 하여 해변여행, 어촌체험여행, 특정 축제 등을 대상으로 해양관광을 소개하고 있다. 이는 강원 해양관광 이용실태조사의 결과에서도 강원권 해양관광 시 주요 정보습득 경로에서 가족/친지, 친구/동료 등 구전을 통한 습득이 크게 작용하고 있는 것과 관광정보 및 안내시설에 대한 만족도가 3.42점(5점 만점)으로 보통보다 약간 높은 수준인 점들과 연계하여 해석가능하다. 결과적으로 강원도 해양관광 시 습득할 수 있는 정확한 정보체계가 부족하며, 해양관광지 안내서비스의 수준 역시 높지 못한 실정이다. 이에 해변여행이 아닌 동해안 해양관광을 중심으로 해양레저형, 해양휴양형, 어촌체험형, 해양문화형 등 맞춤형 관광정보를 제공할 수 있는 관광홈페이지로 개선하여 숙박, 음식, 관광지 정보 등을 아우르는 강원도 동해안 종합여행안내 사이트를 운영할 필요가 있다.

한편 지역소멸, 고령화 사회로 빠르게 전환하고 있는 이 시점에서 해안지역을 중심으로 한 해양관광지의 고령화는 더욱 심화되고 있는 추세이다. 이는 해양관광 안내서비스 역시 인적 서비스에 국한될 수 없음을 의미하며, 이에 첨단 ICT 서비스를 활용한 안내체계 구축이 필요함을 시사한다. 이미 지난 평창올림픽에서 5G 기술을 적용하여

24) 한국여행업협회, 관광안내소 운영 효율화 방안, 2012, p.16.

안내서비스를 실시하였으며, 'AR ways' 길안내 서비스는 증강현실 기술을 활용하여 공항입국부터 올림픽 경기장까지 방문객 안내를 실시하여 큰 호평을 받은 바 있다. 이러한 서비스를 강원도 동해안권에 활용하여 해양관광지 주변의 주요시설을 입력하고 관광객의 위치에서 원하는 목적지까지 가장 쉽고 정확한 안내를 제공할 수 있을 것이다. 뿐만 아니라 이러한 ICT 기반 길안내 서비스는 외국어 서비스 지원, 교통약자 모드 등 특정 관광객을 위한 서비스 제공도 가능하다. 또한 해양관광지 안내소에 AI 기반 해양관광 정보 탐색 및 여행 계획 서비스를 마련하여 연령별, 유형별 맞춤형 해양관광 계획을 세울 수 있는 시스템 도입방안을 검토해야할 것이다. 이러한 기술 기반 안내 서비스는 추후 동해안 관광유형 등을 분석할 수 있는 데이터베이스 확보에도 도움이 될 것이다. 또한 스마트 관광안내의 발전을 위해서는 강원 지자체 차원에서 민간 부문의 다양한 관광앱 개발 지원이 요구된다.

〈그림 5-5〉 평창올림픽에서 활용된 AR 길안내 서비스

〈그림 5-6〉 평창올림픽에서 활용된 AI 안내로봇, 플레이 IoT 키오스크

자료 : 발명특허 http://www.kipa.org/webzine/vol462/sub04.jsp (검색일: 2018. 7. 9)

인적서비스를 통한 지역의 안내서비스 개선 방안으로는 바다해설사를 활용할 수 있다. 해양수산부는 「어촌·어항법」 제26조3에 의거하여 2017년부터 바다해설사 양성을 위한 교육과정을 제도화한 바 있다. 이에 지역주민의 적극적인 참여를 유도하고 바다해설사를 양성할 필요가 있을 것이다. 이는 관광객의 해양관광에 대한 이해도 및 질적 서비스를 제고하고 지역 일자리 창출에 기여할 것으로 기대된다. 또한 바다해설사뿐 아니라 해양레저스포츠에 대한 체험 가이드 역할을 수행할 수 있는 젊은 연령층의 유입을 유도하여 지역의 활력을 불어넣는 것과 동시에 해양레저스포츠에 대한 안정성 및 신뢰성을 확보하는 방안도 마련해야 할 것이다.

3. 해양관광 숙박 및 식음료 서비스 개선방안

앞서 강원도 동해안 지역 관광공급 현황에서도 알 수 있듯이 현재 6개 시군의 숙박시설 및 음식업이 포함되는 편의시설업에 대한 정량적 현황은 부족하지 않은 상황이다. 그러나 증가하는 강원권 해양관광객을 대비하여 숙박 및 식음료 시설에 대한 지속적인 모니터링을 통하여 추후 발생할 수 있는 인프라 부족현상에 빠르게 대처할 수 있도록 해야 할 것이다. 한편 현재 강원도 해양관광객 질적 만족도에 있어서는 숙박시설이 3.41점, 식당 및 음식점이 3.51점으로 나타나 보통이상의 수준을 나타내고 있으며, 관광객 이용 숙박시설 이용에서는 펜션, 콘도, 호텔, 모텔 등 다양하게 나타났다. 자연을 기반으로 이루어지는 해양관광의 경우 휴양형에서부터 체험형까지 넓은 스펙트럼을 가지고 있어 방문목적, 동반유형, 여행경비 등에 따라 숙박시설의 유형이 내륙지역 관광객 보다 다양하게 나타날 수 있다. 이에 기존 정형화된 숙박시설 뿐 아니라 야영, 캠핑, 게스트하우스, 어촌

체험마을을 연계한 체험형 민박 등 유형의 다양화가 요구된다.

한편 식음료 서비스에 있어서는 강원도 동해안 지역은 기존 지역의 차별성 없이 해산물을 취급하는 횟집, 회센터 등에 국한되어 있는 경향이 있다. 강원도 동해안 고성군에서부터 삼척시까지 포털사이트에 지역 맛집을 검색해보면 별다른 특색 없이 홍게, 회 등 해산물을 중심으로 한 음식점들이 검색되고 있다. 다만 강릉시는 카페거리를 중심으로 커피문화가 자리 잡고 있어 차별성을 갖추고 있다. 이에 강릉의 카페거리와 같이 지역의 식문화연구소와 협력을 통하여 식문화를 분석하고 스토리를 부여하여 마을 특산물을 활용한 지역특화메뉴 개발이 필요하다. 또한 해양관광지에서의 음식은 하나의 문화체험 대상으로 접할 수 있으므로 음식문화와 체험프로그램 개발도 필요할 것이다. 이러한 숙박 및 식음료 서비스는 민간주도형 사업범위가 확대될 수 있도록 정부의 마을단위 사업 지원이나 관광두레 사업 등의 정책을 활용하여 지역 경제 활성화를 꾀할 수 있을 것이다.

4. 해양관광지 서비스 개선방안

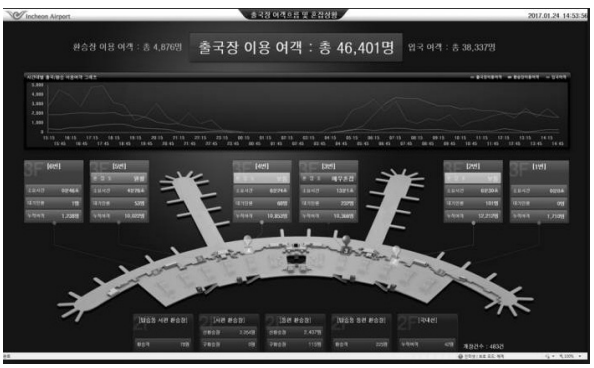
해양관광지 관광수용태세 항목별 만족도에서 가장 낮은 부문은 해양관광지 물가와 혼잡도 부문이었다. 해양관광지 물가의 경우 강원도 동해안 지역뿐 아니라 전국적으로 매년 제기되는 사안으로 정부나 지자체 차원에서의 가격 관여가 크게 이루어질 수 없는 부분 중 하나이다. 다만 해양관광지에서 유료화가 가능한 시설 및 공간을 집적시켜 관광 상품화하고 해양관광 패키지나 각종 패스 제도를 활성화하여 가격 안정화를 도모할 수 있을 것이다. 또한 물가 안정을 지향하는 음식점, 숙박업, 관광편의시설 등에 대한 지원 및 홍보나 해양관광레저시

설에 대한 가격표 게시 점검 강화 등의 정책적 지원방안이 요구된다.

다음으로 해양관광지 혼잡도의 경우 특정 해수욕장 집중 현상에 따라 발생하는 문제가 가장 큰 것으로 분석된다. 강원도 동해안 지역은 92개의 해수욕장이 위치해 있으며, 전체 해수욕장의 35% 이상을 차지하는 수치이다. 해양수산개발원(2015)의 해양관광실태조사에 따르면 해수욕장 관광객은 유명하지 않지만 사람이 적고 여유 있는 해수욕장을 선호하는 것으로 나타난 바 있다. 또한 특정 해수욕장을 찾는 이유는 홍보와 편리성인 것으로 나타났다. 따라서 강원도 동해안 지역 해수욕장의 균형적인 질적·양적 서비스를 제고하여 관광객 분산유치 전략을 실시하여야 한다.

이를 위해서는 여름 휴가철 빅데이터 기술을 활용하여 공공와이파이, CCTV 등을 이용하여 해양관광지 혼잡도를 측정하고 정보를 제공하여 특정 해수욕장의 쏠림현상을 피하고 분산 유치할 수 있을 것이다.

〈그림 5-10〉 인천공항 출국장 혼잡상황 체크 시스템



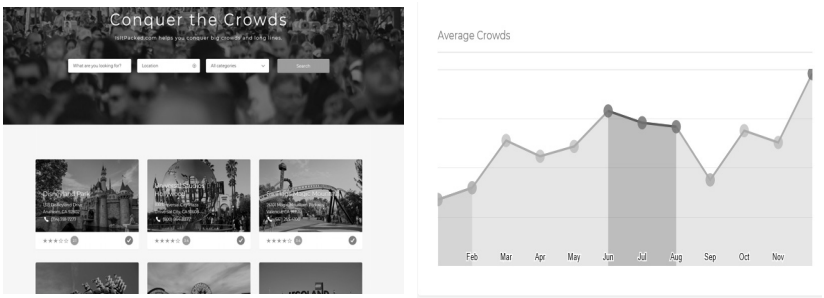
자료 : IoT 뉴스, http://iotspace.co.kr/board_LXfp71/7081 (검색일: 2018. 7. 16)

예를 들어 인천공항의 경우 공항 내 혼잡도를 최소화하기 위하여 사물인터넷(IoT)기술을 활용하여 여객 동선과 대기시간을 분석하고

출국장 이용 혼잡도를 홈페이지 및 대표 포털사이트 내에서 실시간 제공하여 이용객 편의를 도모하고 있다.

또한 미국의 한 모바일 어플리케이션 개발 업체인 'Is it Packed?(꽉 찼나요?)'는 미국 내 유명 관광지들의 혼잡도 정보를 실시간으로 제공하고 있다. 현재는 국립공원, 테마파크, 관광지(라스베가스), 동물원 등의 카테고리로 분류하여 혼잡도 및 빅데이터 분석을 통한 예측상황을 이용객들에게 알려주고 있다.

〈그림 5-11〉 어플리케이션 'Is it packed?'



자료 : is it packed? 사이트, http://www.isitpacked.com/crowd-calendars/ (검색일: 2018. 7. 16)

이를 강원도 동해안 해양관광지에 적용하여 실시간 혼잡도를 체크하여 관광객 만족도를 제고하고 관광지 청결도 향상 및 분산 유치 전략의 방안으로 활용할 수 있을 것이다. 또한 강원도 동해안 지역의 하계 휴가철시 관광객 과잉문제를 완화하기 위해서는 관광객이나 관광산업의 성과를 숫자로 가늠하는 관행을 폐기하고 해양관광객 분산 정책을 가장 우선시해야 할 것이다. 또한 관광객 혼잡으로 발생할 수 있는 지역주민과의 갈등 및 환경오염 등 을 완화하기 위해서는 과잉관광이 가지고 오는 부정적 영향에 대하여 관광객들에게 홍보하여 인식변화를 가져올 수 있는 방안을 모색해야할 것이다.

제4절 정책적 제언

국내 해양관광은 계절적 특성, 지리적 여건상 한정된 여가시간과 더불어 교통접근성에 의하여 영향을 받게 된다. 강원도는 수도권을 배후로 하는 국내 최고의 관광목적지로 평창 동계올림픽을 계기로 강원도 및 연안시군으로의 접근성 및 관광인프라가 크게 개선되었다. 강원도 연안지역으로의 해양관광 여건개선은 해양관광을 활성화하려는 정부정책과 맞물려 새로운 발전기회를 제공할 것으로 판단된다. 이에 본 연구에서는 강원권 해양관광에 대한 수요 및 공급분석을 토대로 강원도 해양관광 수용태세 개선방안을 검토해 보았다.

먼저 강원권 해양관광 수요에서는 향후 1년 이내 강원도 연안지역을 방문하는 해양관광객의 수요 추정치는 약 2,116만으로 전망되며, 이러한 과정에 따라 도출된 3년 이내 해양관광 수요는 약 2,657만 명, 5년 이내 수요는 약 3,066만 명으로 전망된다. 지역별로 살펴보면 향후 1년 내 기준에서는 접근성이 우수한 속초시와 강릉시의 수요가 높았으나, 중장기로 갈수록 비교적 균일하게 수요가 분포하는 것으로 나타났다. 해양관광 유형에서는 성숙기 시장인 해안경관 감상이 가장 수요가 높았으며, 중장기적으로는 상대적으로 동적인 체험활동인 모터보트/요트/수상오토바이, 수상레저기구, 스킨스쿠버 등에 대한 수요가 증가할 것으로 전망되었다.

공급현황에서는 강원도는 그 동안 하드웨어 확충에 집중해왔으며, 관광 소프트웨어 및 휴먼웨어 개발을 위한 노력이 다소 미흡하였는데 이는 관광객 수요 만족 조사에서도 시설이나 자원에 대한 만족도보다 관광지 서비스에 대한 만족도가 낮게 나타난 결과와 일맥상통한다. 해양관광 자원 현황에서는 해수욕장 자원 비중이 높았으며, 중

장기적 수요 증가가 예상되는 해양레저스포츠 활동과 관련한 시설인 마리나항만과 해양체험형이나 해양문화형 활동을 할 수 있는 공간인 어촌체험마을도 부족한 것으로 분석되었다.

이에 본 연구에서는 해양관광 유형 전망에 따른 발전방안과 해양관광 수용태세 개선방안을 제시하였다.

해양관광 유형별 활성화 방안은 해양레저스포츠 거점 마련과 해변자원 육성으로 구분하였다. 해양레저스포츠 활성화를 위해 중앙정부 및 지자체 차원에서의 인프라 및 프로그램 개선 정책을 중심으로 활성화 방안을 제시하였다. 해변육성에 대한 활성화 정책은 해수욕장의 인프라 개선 및 어촌체험마을 연계방안을 마련하였다. 해양관광 수용태세 개선 방안은 해양관광 안내, 해양관광 교통, 해양관광 숙박 및 식음료, 해양관광지 서비스로 구분하여 제시하였으며, 지자체를 중심으로 정책 방안을 마련하였다.

〈표 5-1〉 강원권 해양관광 활성화 정책

구분		방안	핵심 주체			비고
			중앙정부	지자체	민간	
해양관광 유형별 활성화 방안	해양레저 스포츠 거점 마련	해양레저체험 및 교육공간 조성	◎	◎		해수부 해양레저관광 하드웨어 정비사업
		마리나항만 이용기능 개선	◎			해수부 마리나항만 이용 활성화 정책
		수중다이빙 인프라 개선	◎	◎		해수부 수중레저 활성화 정책
		해양레저활동 구역 정비		◎		-
		해양레저활동 교육프로그램 마련	◎	◎		해수부 해양레저체험교실 운영
	해변 자원 육성	해안산책로 정비	◎	◎		해수부 해안누리길 /해상관광길 개발 정책 사업 추진
		해수욕장 휴게공간 조성	◎	◎		해수부 해수욕장 /연안친수 공간 정비사업
		소규모 해수욕장 -어촌체험마을 연계	◎	◎		해수부 어촌체험마을 조성사업
해양관광 수용태세 개선 방안	해양관광 교통 서비스	해수욕장 순환버스 운행		◎		-
		렌터카 서비스 개선 방안 마련		◎		지역 렌터카 업체 협력
		시티투어 활성화 방안 마련		◎		-
	해양관광 안내 서비스	강원도 동해안 종합 여행 안내사이트 운영		◎		-
		ICT 서비스 활용 안내체계 구축		◎		민간 앱개발 지원
		지역주민 바다해설사 양성 확대	◎			해수부 바다해설사 양성 제도 운영
	해양관광 숙박 및 식음료 서비스	숙박시설 유형 다양화		◎	◎	-
		해안지역 특화메뉴 개발			◎	정부 마을단위 사업 활용
		음식-체험 프로그램 개발			◎	정부 마을단위 사업 활용
	해양 관광지 서비스	해양관광지 상품화 방안 마련		◎		지역 관광업체 협력
		물가 안정 업체 지원 및 홍보 강화		◎		-
		IoT 활용 해양관광지 혼잡도 시스템 마련		◎		민간 앱개발 지원

참고문헌

〈국내 문헌〉

강원도, 「강원도 해양레저관광발전 마스터플랜 연구」. 2016.

_____, 「고속철도 개통과 연계한 렌터카 이용 활성화 대책」, 2017.

_____, 「제6차 강원권 관광개발계획」, 2017. 2

강원연구원, 「강원권 고속화 철도시대 개막! KTX 경강선 개통과 지역발전 과제」, 정책메모 제655호, 2017.

국무조정실, 「제2차 국가관관전략회의」, 보도자료, 2018.07.11.

문화체육관광부, 「여름 휴가 떠나는 국민의 82.6% 국내에서 즐긴다」, 보도자료, 2018.06.27.

이영주 외, 「강원도 동해안 관광: 진단과 제고」, 강원연구원, 2015.

장병권 외, 「중국관광객 유치를 위한 관광수용태세 개선방안」, 한국문화관광연구원, 2010.

전국해양수산대토론회, 「해양관광과 지역발전」 발표자료, 2018.

한국개발연구원,「원주~강릉 강릉시 구간 철도 건설사업 예비타당성조사」, 2014.

한국국토정보공사, 「호남 KTX 개통에 따른 이용객 행태 및 교통활용 변화 분석」, 2016.

한국관광공사, 「국내 대표 관광지 수용태세 모니터링 보고서」, 2009.

해앙수산부, 「전국 해양관광자원 실태조사 현황」, 2013.

_____, 「해양수산 주요 통계」, 2018.2.

_____, 「어촌체험마을 현황」, 2018.5.

한국어촌어항협회, 「해양관광·레저 실태 조사」, 2016.

한국여행업협회, 「관광안내소 운영 효율화 방안」, 2012.

〈인터넷 자료〉

강원통계정보 (http://stat.gwd.go.kr/), 검색일: 2018. 4. 20

강원도 해양관광센터 (http://gmtc.gangwon.kr), 검색일: 2018. 5. 24

관광지식정보시스템 (www.tour.go.kr), 검색일: 2018. 4. 20

해양수산통계시스템 (https://www.mof.go.kr/statPortal/), 검색일: 2018. 7. 23

부록

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

ID

강원권 해양관광 실태조사

2018061601-0

안녕하십니까?

한국해양수산개발원은 강원권 해양관광의 현황 및 수요전망에 대한 의견을 조사 하고자 하며 조사는 ㈜리서치앤리서치에서 대행하고 있습니다.

바쁘시더라도 본 설문에 많은 관심 부탁드립니다. 본 설문에서 응답해주시는 정보는 법률 제11690호 개인정보보호법 제15조(개인정보 수집/이용)에 의거 보호 받을 수 있으며, 동법 제21조(개인정보의 파기)에 의거 조사 종료 후 파기되오니 안심하시고 원활한 연구 진행이 될 수 있도록 모든 문항에 빠짐없이 응답해 주시기를 부탁드립니다.

2018. 6

설문문의 사항	한국해양수산개발원 최일선 전문연구원 (051-797-4727)
조사문의 사항	㈜리서치앤리서치 홍정민 연구원 (02-3484-3036)

SQ11	거주지 (광역시도)	1) 서울 2) 부산 3) 대구 4) 인천 5) 대전 6) 광주 7) 울산 8) 경기 9) 강원 10) 충북 11) 충남/세종 12) 전북 13) 전남 14) 경북 15) 경남 16) 제주
SQ12	거주지 (시군구)	( ) 시군구
SQ2	귀하의 성별은 무엇입니까?	1) 남성 2) 여성
SQ3	귀하의 연령은 올 해 만으로 어떻게 되십니까?	만 _____ 세 ☞ 만 19세 미만 면접종단
		1) 19~29세 2) 30대 3) 40대 4) 60대 5) 60대 이상

PART A. 해양관광 및 강원도 방문 실태

※ 해양관광 활동은 우리나라 바닷가 지역에서 이루어지는 여가, 휴양, 레크리에이션, 스포츠, 축제 참가 등을 모두 포함합니다. 구체적으로 해수욕, 바다낚시, 유람선 탑승, 수상레저기구 탑승, 스킨스쿠버, 갯벌체험, 해양 축제 참가, 해산물 취식 및 구입 등입니다.

Q01. 귀하는 국내 "해양관광"을 생각했을 때, 가장 먼저 떠오르는 지역은 어디입니까?

① 부산 ② 인천 ③ 울산 ④ 경기 ⑤강원
⑥ 충남 ⑦ 전북 ⑧ 전남 ⑨ 경북 ⑩ 경남 ⑪ 제주

Q01-1. 지역 내 구체적인 지명을 작성해주십시오. ( )

※ 강릉선 소개 (혹은 지도) 운임+시간 등 필요

※ 서울-양양 고속도로 소개 (혹은 지도)

Q02. 귀하께서는 경강선을 이용하신 적이 있으십니까? ① 예 ② 아니오

Q03. 귀하께서는 서울-양양 고속도로를 이용해 본 적이 있으십니까? (자가용, 버스 모두 해당)

① 예 ② 아니오

Q04. 귀하는 2018 평창동계올림픽(2018년 2월 9일~ 3월 18일)에 직접 방문하셔서 관람하신 적이 있으십니까?

① 예 ② 아니오

PART B. 강원권 해양관광 실태

※ 강원도 지도 제시, 강원도의 해안 지역은 고성군, 속초시, 양양군, 강릉시, 동해시, 삼척시의 총 6개 시군에 걸쳐 있으며, 다음과 같은 해양 관광을 즐기실 수 있습니다.

구분	세부내용
고성군	바다낚시, 방파제낚시, 스킨스쿠버, 스노클링, 보트, 윈드서핑, 바다래프팅
속초시	스킨스쿠버, 스노클링, 모터보트, 패러세일링, 플라이 피쉬, 카누, 수상스키, 땅콩보트, 윈드서핑, 바다낚시, 갯바위낚시, 방파제낚시
양양군	스킨스쿠버, 스노클링, 모터보트, 바다래프팅, 수상스키, 워터슬레이, 오트, 플라이피쉬, 바다낚시, 방파제낚시
강릉시	바다낚시, 방파제낚시, 스킨스쿠버, 스노클링, 모터보트, 윈드서핑, 바다래프팅
동해시	스킨스쿠버, 스노클링, 유람선, 바다낚시
삼척시	바다낚시, 스킨스쿠버, 윈드서핑, 오트, 모터보트, 수상오토바이, 바다래프팅, 씨카약, 워터슬레이, 수상스키, 웨이크보드

Q05. 귀하께는 지난 1년 동안(2017년 6월~2018년 6월) 강원도 바닷가 지역을 방문하신 적이 있습니까?

① 예 ( )회 ② 아니오 ☞ Q12 이동

Q06. 귀하께서 댁을 출발하여, 강원도 바닷가 지역을 방문하기 위해 이용한 교통수단은 무엇입니까? 순서대로 골라주십시오.

1번째 수단 (거주지 출발) ( ) → 2번째 수단 ( ) → 3번째 수단 ( ) → 4번째 수단 ( ) → 5번째 수단 ( )

① 자가용(렌트 포함) ② 고속/시외버스 ③ 전세/관광버스 ④ 시내버스
⑤ KTX 강릉선 ⑥ 강릉선 외 KTX ⑦ KTX 외 열차 ⑧ 전철/GTX
⑨ 항공기 ⑩ 기타(도보/오토바이/자전거/택시) ⑪ 없음

Q06-1. 귀하께서 강원도 바닷가 지역 내에서 주로 이용한 교통수단은 무엇입니까(강원도 내)?

① 자가용(자차) ② 차량대여/렌트 ③ 시내버스 ④ 전세/관광버스
⑤ 열차 ⑥ 도보 ⑦ 기타(오토바이/자전거/택시 등)

Q07. 귀하께서 지난 1년 동안(2017년 6월~2018년 5월) 방문한 강원도 바닷가 지역을 모두 선택해 주십시오. 여러 번 방문하신 경우 총 방문 기간을 합쳐서 응답 부탁드립니다. 1번 여행에 며칠 간 체류하시더라도 1회로 생각해주세요.

지역	Q07-1 방문 여부	방문 경험이 있는 지역만 (선택하여 제시 가능) 아래 보기에서 선택					
		Q07-2 세부 방문지 (예: 강릉시 경포대)	Q07-3 방문 횟수 (여러번 이면 합산)	Q07-4 방문한 월 (여러 번 방문 시 중복응답 가능)	Q07-5 총 체류일 (당일은 0일)	Q07-6 방문 목적	Q07-7 해양관광/레크리에이션 활동
(1) 고성군	O X	( )	( ) 회		( ) 일		
(2) 속초시	O X	( )	( ) 회		( ) 일		
(3) 양양군	O X	( )	( ) 회		( ) 일		
(4) 강릉시	O X	( )	( ) 회		( ) 일		
(5) 동해시	O X	( )	( ) 회		( ) 일		
(6) 삼척시	O X	( )	( ) 회		( ) 일		

※ Q07-4. 방문 월 (여러 번 방문 시 중복응답 가능)
① 1월 ② 2월 ③ 3월 ④ 4월 ⑤ 5월 ⑥ 6월 ⑦ 7월 ⑧ 8월
⑨ 9월 ⑩ 10월 ⑪ 11월 ⑫ 12월

※ Q07-6. 방문 목적 (중복 응답)
① 휴가/휴식을 위해 ② 먹거리 체험을 위해 ③ 해양 레크리에이션을 즐기려고
④ 친구/선후배/친척 방문 ⑤ 업무차 방문 시 경유 ⑥ 축제/이벤트 행사 참가

※ Q07-7. 해양관광/레크리에이션 활동 (여러 활동 참여시 중복응답 가능)
① 해상/갯바위 바다낚시 ② 스킨스쿠버, 다이빙 ③ 모터보트/오트/수상오토바이
④ 견인형 수상레저기구(바나나보트 등) ⑤ 서핑/윈드서핑
⑥ 해수욕/해변 휴식 ⑦ 해안 경관 감상 ⑧ 해안길 도보 (해안누리길 등)
⑨ 갯벌체험/철새관찰, 해양생물관찰 ⑩ 크루즈/유람선 여행
⑪ 해변/해안 축제 참가 ⑫ 해산물 구매/시식 ⑬ 해양 카약/카누 ⑭ 활동 경험이 없음

Q08. 귀하께서 강원도 해양관광 정보를 습득한 주요 경로는 무엇입니까? (중복 응답)
① 여행사 ② 가족/친지 ③ 친구/동료 ④ 인터넷 포털사이트(네이버, 다음 등)
⑤ SNS(카페, 블로그, 페이스북, 인스타그램 등) ⑥ 관광 안내 서적
⑦ TV / 라디오 ⑧ 신문 ⑨ 과거 방문경험 ⑩ 기타( )

Q09. 귀하께서 강원도에서 지난 1년(2017년 6월~2018년 5월) 간 참여하신 해양관광/레크리에이션 활동에 대해 체크해주십시오.

해양관광/레크리에이션 활동	활동 횟수 (1번 여행=1회)	참여 경험이 있는 활동만 (0회 제외) 매우 불만 <<<< >>>> 매우 만족
(1) 해상/갯바위 바다낚시	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(2) 스킨스쿠버, 다이빙	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(3) 모터보트/요트/수상오토바이	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(4) 견인형 수상레저기구(바나나보트 등)	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(5) 서핑/윈드서핑	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(6) 해수욕/해변 휴식	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(7) 해안 경관 감상	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(8) 해안길 도보 (해안누리길 등)	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(9) 갯벌체험/철새관찰, 해양생물관찰	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(10) 크루즈/유람선 여행	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(11) 해변/해안 축제 참가	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(12) 해산물 구매/시식	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(13) 해양 카약/카누	회	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤

※ 다음은 가장 최근에 방문하신 강원도 해양관광지를 기준으로 질문을 드립니다 ※

Q10. 귀하의 가장 최근 강원도 해양관광은 당일여행이었습니까? 숙박여행이었습니까?

① 당일여행 ☞ Q11번으로 ② 숙박여행 ☞ Q10-1번으로

Q10-1. 몇 박을 숙박하셨습니까? ( ) 박

Q10_2. 이용하신 숙박시설을 모두 골라주십시오. (중복응답)

① 호텔 ② 콘도미디엄 ③ 유스호스텔 ④ 모텔/여관
⑤ 펜션 ⑥ 민박 ⑦ 야영/캠핑 ⑧ 기타( )

Q11. 강원도 지역의 해양관광 시 귀하께서는 다음 각 항목에 대해 얼마나 만족하셨습니까?

구분	만족도 매우 불만 <<< 보통 >>> 매우 만족
(1) 숙박시설	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(2) 해양관광지 경관	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(3) 거주지역에서 강원도까지의 교통	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(4) 강원도 내에서의 교통	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(5) 식당 및 음식	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(6) 쇼핑(관광기념품/특산품)	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(7) 관광정보 및 안내시설	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(8) 해양관광지 편의시설(화장실, 샤워시설, 주차장 등)	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(9) 해양관광지 관광종사자의 친절성	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(10) 해양관광 체험프로그램	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(11) 해양관광지 물가	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(12) 해양관광지 청결도	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(13) 해양관광지 치안 및 안전	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(14) 해양관광지 혼잡도	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤
(15) 연계 관광지 매력도	① --- ② --- ③ --- ④ --- ⑤

PART C. 강원권 해양관광 수요

※ 다음부터는 향후 강원도 바닷가 지역의 해양 관광 활동에 대한 질문입니다.
※ 강원도 지도 및 설명 다시 제시

Q12. 귀하께서는 시간과 비용을 들여, 강원도 해양관광을 즐길 의향이 있으십니까?

	전혀 아니다 <<<<<<	보통 >>>>>>	매우 그렇다
(1) 향후 1년 내	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩		
(2) 향후 3년 내	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩		
(3) 향후 5년 내	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩		

Q12-1. 귀하께서는 금강산 관광 등 북한 관광이 가능해지신다면, 강원도 해안 지역을 경유하여 방문하실 의향이 있으십니까? ① 예 ② 아니오

※ Q12번에서 향후 1년 내 방문 의향이 있는 사람만 응답, 의향이 없는 사람은 Q23번으로 이동

Q13. 귀하께서는 향후 1년 이내(2018년 6월~2019년 5월) 강원도 바닷가 지역을 방문하신다면, 어떤 지역을 방문하고 싶으십니까? 방문 의향과 구체적인 방문 희망 지역을 적어주십시오. (중복 응답)

	전혀 아니다 <<<<<<	보통 >>>>>>	매우 그렇다	(⑧~⑩ 응답자만) 세부 방문지
(1) 고성군	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩			
(2) 속초시	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩			
(3) 양양군	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩			
(4) 강릉시	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩			
(5) 동해시	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩			
(6) 삼척시	⓪—①—②—③—④—⑤—⑥—⑦—⑧—⑨—⑩			

Q14. 귀하께서는 강원도 바닷가 지역을 방문하게 된다면, 어떠한 해양관광 활동을 하고 싶으십니까?

해양관광/레크리에이션 활동	1년 내 활동하고 싶다	3년 내 활동하고 싶다	5년 내 활동하고 싶다	활동 의향 없다
(1) 해상/갯바위 바다낚시	①	②	③	④
(2) 스킨스쿠버, 다이빙	①	②	③	④
(3) 모터보트/오트/수상오토바이	①	②	③	④
(4) 견인형 수상레저기구(바나나보트 등)	①	②	③	④
(5) 서핑/윈드서핑	①	②	③	④
(6) 해수욕/해변 휴식	①	②	③	④
(7) 해안 경관 감상	①	②	③	④
(8) 해안길 도보 (해안누리길 등)	①	②	③	④
(9) 갯벌체험/철새관찰, 해양생물관찰	①	②	③	④
(10) 크루즈/유람선 여행	①	②	③	④
(11) 해변/해안 축제 참가	①	②	③	④
(12) 해산물 구매/시식	①	②	③	④
(13) 해양 카약/카누	①	②	③	④

Q15. 귀하께서는 KTX 강릉선 개통 전과 비교할 때 개통 후 방문의향에 변화가 있었습니까? 개통 후 접근성, 관광지 혼잡도, 시간, 비용, 관광 상품 등을 종합적으로 고려하여 응답 부탁드립니다.

① 높아졌다 ☞ Q15-1번으로
② 별 영향 없다 ☞ Q16번으로
③ 낮아졌다 ☞ Q15-2번으로

Q15-1. KTX 강릉선 개통이 귀하의 강원도 해안지역 방문에 어느 정도 긍정적 영향을 미쳤습니까? 개통 전을 0으로 볼 때, 0~100%로 응답해 주십시오. ( ) %

Q15-2. KTX 강릉선 개통이 귀하의 강원도 해안지역 방문에 어느 정도 부정적 영향을 미쳤습니까? 개통 전을 0으로 볼 때, 0~100%로 응답해 주십시오. ( ) %

Q16. 귀하께서는 서울-양양 고속도로 개통 전과 비교할 때 개통 후 방문의향에 변화가 있었습니까? 개통 후 접근성, 관광지 혼잡도, 시간, 비용, 관광 상품 등을 종합적으로 고려하여 응답 부탁드립니다.

① 높아졌다 ☞ Q16-1번으로
② 별 영향 없다 ☞ Q17번으로
③ 낮아졌다 ☞ Q16-2번으로

Q16-1. 서울-양양 고속도로 개통이 귀하의 강원도 해안지역 방문에 어느 정도 긍정적 영향을 미쳤습니까? 개통 전을 0으로 볼 때, 0~100%로 응답해 주십시오. ( ) %

Q16-2. 서울-양양 고속도로 개통이 귀하의 강원도 해안지역 방문에 어느 정도 부정적 영향을 미쳤습니까? 개통 전을 0으로 볼 때, 0~100%로 응답해 주십시오. ( ) %

Q17. 귀하께서는 KTX 강릉선, 서울-양양 고속도로 개통 전과 비교할 때 개통 후 강원도 해안지역 당일여행 의향에 변화가 있었습니까? 개통 후 접근성, 관광지 혼잡도, 시간, 비용, 관광 상품 등을 종합적으로 고려하여 응답 부탁드립니다.

① 높아졌다 ☞ Q17-1번으로
② 별 영향 없다 ☞ Q18번으로
③ 오히려 낮아졌다 ☞ Q17-2번으로

Q17-1. KTX 강릉선 개통, 서울-양양 고속도로 개통이 귀하의 강원도 해안지역 당일여행에 어느 정도 긍정적 영향을 미쳤습니까? 개통 전을 0으로 볼 때, 0~100%로 응답해 주십시오. ( ) %

Q17-2. KTX 강릉선 개통, 서울-양양 고속도로 개통이 귀하의 강원도 해안지역 당일여행에 어느 정도 부정적 영향을 미쳤습니까? 개통 전을 0으로 볼 때, 0~100%로 응답해 주십시오. ( ) %

Q18. 귀하께서는 향후 1년 이내(2018년 6월~2019년 5월) 강원도 해안 지역을 방문하신다면, 귀하께서 댁을 출발하여, 강원도 바닷가 지역을 방문하기 위해 이용하고 싶은 교통수단은 무엇입니까? 순서대로 골라주십시오.

1번째 수단 (거주지 출발) ( ) → 2번째 수단 ( ) → 3번째 수단 ( ) → 4번째 수단 ( ) → 5번째 수단 ( )

- 6 -

① 자가용(렌트 포함) ② 고속/시외버스 ③ 전세/관광버스 ④ 시내버스
⑤ KTX 강릉선 ⑥ 강릉선 외 KTX ⑦ KTX 외 열차 ⑧ 전철/GTX
⑨ 항공기 ⑩ 기타(도보/오토바이/자전거/택시)

Q18-1. 강원도 해안지역에 방문하실 경우 강원도 내에서 주로 이용하고 싶은 교통수단은 무엇입니까?

① 자가용(자차) ② 차량대여/렌트 ③ 시내버스 ④ 전세/관광버스
⑤ 열차 ⑥ 도보 ⑦ 기타(오토바이/자전거/택시 등)

Q19. 귀하께서 향후 1년 이내 강원도 해안지역에 방문하게 된다면, 얼마나 오래 머무르실 예정입니까?
(1) 최소 ( ) 일 (2) 예상 적정 체류일 ( ) 일 (3) 최대 ( ) 일

Q20. 귀하께서 향후 1년 이내 강원도 해안지역에 방문하게 된다면, 몇 명과 함께 방문하실 예정입니까?
(1) 최소 ( ) 명 (2) 예상 적정 동행인 ( ) 명 (3) 최대 ( ) 명

Q21. 귀하께서 향후 1년 이내 강원도 해안지역에 방문하게 된다면, 1인당 어느 정도 비용을 지출하실 생각입니까? (숙박비, 음식비, 레저관광비, 교통비를 모두 포함해서 응답해 주십시오)
(1) 최소 ( )만원 (2) 예상 적정 지출 ( ) 만원 (3) 최대 ( ) 만원

Q22. 귀하께서 향후 1년 이내(2018년 6월~2019년 5월) 강원도 바닷가 지역을 방문하고 싶은 이유는 무엇입니까? 순서대로 2가지를 골라주십시오 1순위 ( ) 2순위 ( )

① 교통 등 접근이 편리해서 ② 여행비용이 저렴해서
③ 학습 및 교육적인 효과가 높아서 ④ 볼거리가 다양해서
⑤ 해양레크리에이션 등 즐길 거리가 많아서 ⑥ 휴식 및 휴양하기 좋아서
⑦ 편의시설이 잘 갖추어져 있어서 ⑧ 먹거리(수산물 등)가 다양해서
⑨ 숙박시설이 잘 갖추어져 있어서 ⑩ 기타( )

Q23. 귀하께서 강원도 해양관광을 즐기지 못하시는데 다음 요소가 얼마나 영향이 있습니까?

No.	구분	전혀 영향 없음	대체로 영향 없음	보통	대체로 영향 있음	매우 영향 있음
(1)	정신적 여유가 없다	①	②	③	④	⑤
(2)	내가 해양관광을 하는 것이 불편한 느낌이 든다	①	②	③	④	⑤
(3)	내가 해양관광을 하는 것에 대해서 주변의 시선이 별로 좋지 않아서 참여하기 힘들다.	①	②	③	④	⑤
(4)	해양관광을 즐길 시간이 부족하다	①	②	③	④	⑤
(5)	가족들이 좋아하지 않아서 참여하기 힘들다	①	②	③	④	⑤
(6)	친한 사람들과 시간이 맞지 않는다	①	②	③	④	⑤
(7)	친한 사람들과 여가활동이 다르다	①	②	③	④	⑤
(8)	해양관광은 비용이 많이 든다	①	②	③	④	⑤
(9)	해양관광 시 즐길 거리가 부족하다	①	②	③	④	⑤
(10)	해양관광 시 레저스포츠 기술이 부족하다	①	②	③	④	⑤
(11)	해양관광 시설이 부족하다	①	②	③	④	⑤
(12)	강원도 해양관광 지역이 너무 멀다	①	②	③	④	⑤
(13)	해양레저관광에 대한 정보가 부족하다	①	②	③	④	⑤
(14)	해양관광을 참여하기 위한 장비들이 부담스럽다	①	②	③	④	⑤

PART D. 통계처리를 위한 문항

♣ 이제 끝으로 통계처리를 위해 몇 가지 여쭙겠습니다 ♣

DQ1. 귀댁 가족 분들 모두의 보너스와 이자를 포함한 월 평균 가구 소득은 어느 정도 되십니까?

① 200만원 미만 ② 200만원~299만원 ③ 300만원~399만원
④ 400만원~499만원 ⑤ 500만원~699만원 ⑥ 700만원 이상 ⑦ 무응답

DQ2. 귀하의 직업은 무엇입니까?

① 경영/관리/전문/자유직 ② 사무관련직/기술직 ③ 자영업
④ 서비스/판매/영업직 ⑤ 농/임/수산업 ⑥ 생산/단순노무직
⑦ 주부 ⑧ 학생 ⑨ 무직
⑩ 기타 (직접 기재 : _____) ⑪ 무응답

DQ3. 귀하의 혼인 상태는 어떻습니까? ① 기혼 ② 미혼

DQ4. 귀하의 가구 구성원은 총 몇 명입니까? ( )명

♬ 이상 조사를 마치겠습니다. 지금까지 조사에 응해 주셔서 감사합니다 ♬

기본연구보고서 발간목록

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구 - 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로 -	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산부문 전망모형「KMI-FOSiM」구축연구 - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이헌동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구	박상우
08	국내 가두리 양식장 어장환경개선 방안	마창모
09	어업여건 변화에 대응한 연근해 어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적 해양사고조사체계 도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 구축방안 연구	고병욱
12	해운기업의 경영성과에 미치는 영향분석 연구	황진회
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로 -	이언경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용 함수 추정 및 효율성 연구	최석우
17	신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안	박한선
18	환동해권 물류 및 지역개발 기업진출 사례 분석 및 추진전략	이기열

2017년

01	미래 수산업·어촌 발전을 위한 정책방향 연구	김대영
02	연안침식 대응정책의 개선방안 연구	윤성순

03	해양준조세 산정체계 개선방안	장정인
04	해역의 효과적 관리를 위한 도서 활용 방안 연구	최지연
05	반려동물산업 성장에 따른 수산분야 펫푸드 산업 활성화 방안	장홍석
06	강마을 지역경제 활성화를 위한 전략	박상우
07	Post-2020 국제기후변화 규범체계에 대응한 해양정책 개선방안 연구	박수진
08	한국 수산식품 세계화 전략 수립 연구 -수산물 수출을 중심으로-	임경희
09	양식산업 재난 위기관리에 관한 연구	마창모
10	해운기업의 선박투자 행태 분석과 대응방안	김태일
11	IMO 지속발전 전략계획(SP) 대응방안 연구	박한선
12	컨테이너 해운산업 구조개선을 통한 경쟁력 제고 방안 연구	고병욱
13	동북아 전자상거래 해상운송 전환수요 분석	이기열
14	컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안	김은수
15	현장수요기반 IoT/빅데이터 항만하역 안전시스템 구축방안 연구	전형모
16	지진에 대비한 항만기능 유지의 필요성과 추진방안	김우선

수시연구보고서 발간목록

2018년

01	선화주 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선방안 연구	엄선희
03	낚시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
04	해양생태도의 정책 활용도 제고방안 연구	박수진
05	국내 항만 대기오염물질 배출 저감조치의 운영실태 조사 및 개선방안연구	안용성
06	농축산물 등의 관세행정 제도개선을 통한 항만배후단지內 FTZ활성화 방안연구	조지성
07	최저임금상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
08	수산업·어촌분야 공익적 가치 평가체계 수립 및 사회적 경제 도입방안 연구	류정곤

2017년

01	파나마운하 확장에 따른 해운물류환경변화와 정책대응 방안	박용안
02	해양문화정책 방향에 관한 연구	홍장원
03	4차 산업혁명과 해운산업 정책방향	황진회
04	제주도 항만거버넌스 개선방안 연구	김근섭
05	수산물 산지경매사 직무 및 시험체계 개발	장홍석
06	한·중·일 신선물류산업 활성화 방안	장홍석
07	연안항 지정기준 개선방안 연구	김근섭
08	지속가능한 갯벌어업을 위한 로드맵 마련 연구 - 갯벌어업 패류양식을 중심으로 -	마창모
09	해양수산 공공부문 인재육성 정책 방향	홍현표

현안연구보고서 발간목록

2017년

01	우리나라 해운금융의 한계 및 발전방향	전형진
02	한투발루 협력 증진을 위한 참다랑어 외해양식 투자의 타당성 분석	마창모
03	AMP 설치 수요조사 및 추진과제 연구	이언경
04	해외 진출 무역업체의 한국인 포워더 수요 추정 연구	신수용
05	선박교통관제(VTS) 운영효율화 방안 연구	박한선
06	부산 영도구·중구 도시재생사업 추진방안 -한진중공업·자갈치시장 사례 중심-	최나영환
07	수산시장의 소비자 신뢰 제고를 위한 정책 지원방안 연구	이헌동
08	산업정책적 관점에서의 주요국 해운정책 분석 및 정책방향 연구	고병욱
09	연안형 도시재생 기본구상 -부산 원도심 및 영도지역 사례 분석-	최지연
10	갯벌 복원 수요 확대에 따른 복원 표준모형 개발 방향	육근형
11	항만보안 관리체계 효율화 방안 연구	김찬호

12	전자상거래 기반 상업항 개발전략	최상희
13	항만 내 어항구 개발과 관리제도 개선방안에 관한 연구	한광석
14	해운 얼라이언스 개편과 부산항 신항 환적 운영 개선 방향 연구	김은수
15	PA관할 항만 항계 확장에 따른 어업피해보상비 분담기준 마련	김근섭
16	페루 수산시장 현황 및 진출방안	정명화
17	러·일 간 남쿠릴 열도 분쟁의 최근 동향	현대송
18	부산항 신항 혼합형 전용터미널(Hybrid liner terminal) 시스템 도입방안 연구	김근섭
19	해양경비 여건 분석과 역량 강화 방안	윤성순
20	바닷모래의 이용실태와 관리 개선방향	윤성순
21	우리나라 구조조정 정책사례 및 시사점 -한진해운을 중심으로-	황진회
22	한국 컨테이너선대 육성의 필요성	김태일
23	어촌지역 고용지표 통계생산을 위한 기초연구	한광석
24	우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구	하태영
25	뉴질랜드·노르웨이의 양식 수산물 수출 전략	임경희
26	빅데이터 적용 해운항만산업 연구분석 우선순위 연구	최종희
27	해양수산 생명자원정책의 개선방향에 관한 연구	박수진
28	미·중 수산물 수출 비관세장벽 동향 및 대응 방안	임경희
29	도시-어촌 상생협력 인식도 조사	이상철
30	크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제	황진회
31	내항여객운송사업 운영체계 개선방안	김태일
32	우리나라의 배출규제해역(ECA) 도입 방안 연구	이기열
33	친환경에너지 정책 추진강화에 따른 항만의 신재생에너지 확대방안	심기섭
34	해양수산 일자리 창출분야 및 고용효과 분석	박광서
35	선박에 의한 대기오염물질 배출량 산정체계 개선 방안	안용성
36	해양휴양복지 활성화 정책방안 연구	홍장원
37	G20 해양쓰레기 실행계획의 국내 이행 방안	김경신
38	물류기업 해외진출 지원사업 평가 및 실효성 제고 방안	신수용
39	2018 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
40	도시청년 일자리 창출을 위한 도시형 어촌 개발 콘텐츠 발굴 연구	박상우
41	4차 산업혁명시대 항만물류산업 고도화 방안 연구	이언경

42	원양어선 승무 선원의 스트레스 분석에 관한 연구	이승우
43	일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향	박성준
44	해양주권 강화를 위한 무인도서 기초정보 개선 연구	정지호
45	세계경영을 위한 해외 터미널 및 물류시설 투자방안	박주동
46	연안 소규모 하·폐수 처리시설의 관리 문제점 및 개선방향	장원근
47	거대선사의 시장지배력 확대에 대한 국적선사의 대응 방향	전형진
48	해양법 관련 최근 판례 및 동향 분석 - 남중국해 분쟁 등 해양법 판례 중심 -	최지현
49	화주 관점의 항만배후단지 역할 제고 방향	김은수

강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구

인　　쇄 | 2018년 08월 29일 인쇄
발　　행 | 2018년 08월 31일 발행
발 행 인 | 양 창 호
발 행 처 | 한국해양수산개발원
부산광역시 영도구 해양로 301번길26
연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
등　　록 | 1984년 08월 06일　제313-1984-1호
조 판 · 인 쇄 | 영진 P&P 02) 734-3713

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337
정가 6,000원