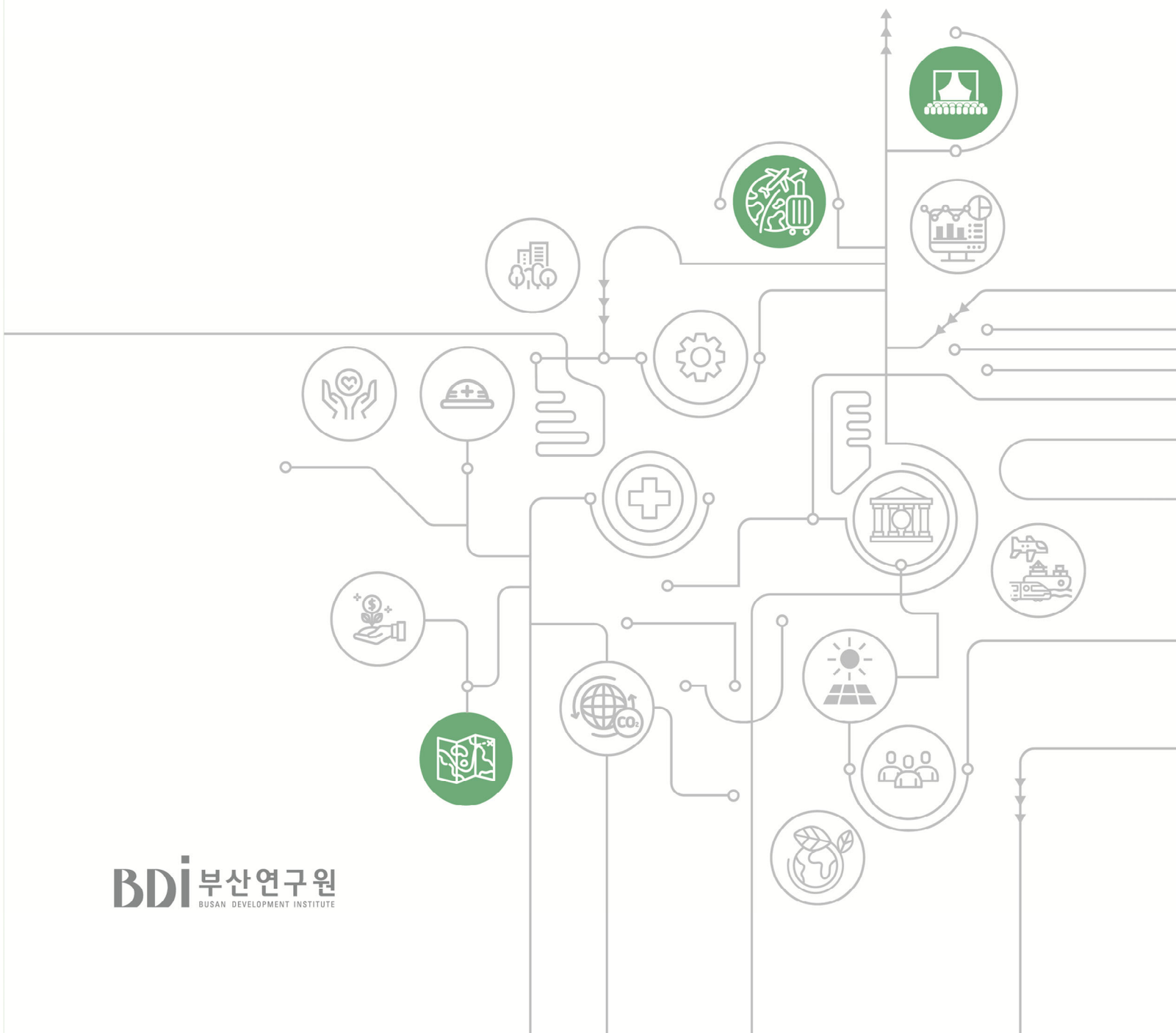
현안연구 2024-12-217

www.bdi.re.kr

용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 방안 연구

박경옥·김은진·하경준·정혜진



BDI 부산연구원
BUSAN DEVELOPMENT INSTITUTE

연구 책임

박 경 옥 경제·산업연구실 책임연구위원

연구 참여

김 은 진 경제·산업연구실 연구위원

하 경 준 미래전략실 연구위원

정 혜 진 경제·산업연구실 연구원

행정 지원

박 근 록 부산광역시 관광마이스국장

김 동 훈 부산광역시 관광정책과장

이 대 우 부산광역시 해양레저관광팀장

최 정 윤 부산광역시 해양레저관광팀 주무관

※ 겉장에 강조해 표시한 아이콘은 해당 연구 주제를 알기 쉽게 표현한 그림 기호로 아래에 기술한 주제별 키워드와 직·간접적으로 관계합니다.

	관광: 마이스, 축제, 행사, 브랜드, 관광 콘텐츠, 여행, 여가, 쇼핑 등		문화: 예술(연극, 영화, 음악, 미술 등), 전시관, 박물관, 콘서트홀, 문화 콘텐츠 등
	도시 및 지역: 생활권, 주거(주택), 재개발 및 재건축, 토지 이용, 미래도시, 도시 및 지역 재생, 역사문화자원 등		교통 및 문류: 기차, 자동차, 공항, 선박, 도로, 자전거, 철도, 대중교통, 첨단교통수단 등

부산 해양레저관광 허브지로 도약

부산 시민이 사랑하는 용호Bay

요 약

연구 목적

○ 부산광역시 남구 용호만 매립부두에 운영 중인 유람선 터미널 및 부두(유람선 탑승)에 대한 향후 방향성 모색이 필요한 시점

- 대규모 주거지 개발계획 및 예술공원 조성 등 주변 변화에 따른 용호만 유람선 터미널 및 부두가 부산의 해양레저관광지로서 지속가능성을 확보하고 있는지에 대한 의문

• 관광트렌드의 변화로 단순 유람선 탑승의 관심도 저조와 주변과 연계가 어려운 접근성, 지역주민도 인지하지 못하는 터미널 기능과 유람선 운항 정보 등 다각도의 문제점이 도출

• 부산시의회 제314, 316, 317회 및 언론을 통해 주먹구구식 행정처리, 유람선 선착장 방치 등 운영·관리문제가 지속적으로 지적

○ 이개대 일원 예술 명소화 등 부산해안의 新관광거점으로 육성 필요성 제기와 더불어 매년 적자운영을 면치 못하는 터미널과 부두의 경쟁력을 확보할 수 있는 방안 모색이 시급

○ 따라서 본 연구 목적은 용호만 유람선 터미널 및 부두 운영에 대한 여건을 종합적으로 분석하여 부산의 해양레저관광 거점으로 도약할 수 있는 정책방향과 방안을 마련

- 첫째, 용어와 관련 법제이해, 운영 방안 모색을 위한 Balanced Scorcard(BSC) 개념의 분석틀 등을 선행연구와 문헌연구를 통해 검토
- 둘째, 탑승객과 비탑승객의 인식, 터미널 및 부두의 관광활동, 운영 방향 도출을 위한 BSC 분석 그리고 전문가 의견조사를 실시하여 시사점을 도출
- 종합 분석을 통해 정책기본원칙에 따른 정책방향과 그에 따른 추친방안을 제시

○ 연구 목적달성을 위해 이론접근과 실태분석으로 시행

〈표 1〉 연구방법

구분	조사내용		조사방법	도출내용
이론접근	용호만 유람선 생성과정, 관련 정책 및 사례, 분석틀(BSC) 논의		문헌연구 및 선행연구, 공식자료 (부산시 등 기관 공표자료)	용어이해 및 분석틀
실태분석	공간이야기	일반특성	문헌 및 선행연구, 공식자료(국가고시 등), 현장조사	지리적 여건, 자연환경, 접근성, 관광여건(자원, 관광객수, 이동 특성 등)
		자연특성		
	사람이야기	고객(관광객+시민)	설문조사(1,026명) 관광객(시민포함):750 지역주민:250명 운영자:26명 전문가 인터뷰: 8명	고객, 지역주민, 운영자 관점에서의 성과 평가 (미비한 점 보완, 강점은 강화)하여 방향 및 전략 도출
		지역주민(남구+수영구)		
		운영자(전문가 포함)		

주요 내용

1) 용호만 터미널 및 부두 일원 현황

○ 2010년 이후 해안선 매립과 함께 2013년 유람선 터미널 및 선착장 조성
- 매립부두는 전체 550m, 부산시는 유람선 부두로 200m를 이용
• 그 외는 부경대 관리구역 250m, 친수공간(분포웨이브파크) 100m
- 2014년 부산관광공사에서 위탁운영관리하고 있으며 유람선은 민간사업자(주.삼주)가 운영



〈그림 1〉 용호만 유람선 터미널 및 부두 현황

2) 용호만 유람선 터미널 및 부두 여건 분석 결과

○ 연구대상지 인근으로 주거공간이 확대됨에 있어 유람선 운영 전략필요
- 부산시에서부터 민간, 부산항만공사 등 다양한 개발(안)을 추진
- 부산시는 용호만과 이기대 어울마당까지 전체 해양문화 관광지구로 저정하고자 계획
- 민간 개발자는 주상복합아파트 단지 및 마리나시설 기반 한 관광편의시설 등을 조성
- 그에 따른 연구대상지는 해상공간에 대한 변화 및 방문객 타겟팅도 전환이 필요
○ '와야만 하는 이유'와 '왔을 때 뜻하지 않는 반가움'이 있는 매력공간으로 전환
- 내국인 관광객뿐만 아니라 시민과 지역민의 관심도가 낮은 상황
• 지역민의 경우 '알고는 있어도 흥미가 없으며', 내국인과 시민은 '있는지 몰라서'라는 응답
○ 이기대 브랜드를 비롯한 주변 자원과 연계한 매력성 강화 필요
- 이기대는 부산의 관광명소로 중요한 역할을 하고 있으며 위치적 장점을 활용
- 설문조사 결과 유람선(배)에 대한 디자인과 청결도가 만족스러우나 프로그램 등에 대한 매력성은 낮은 것으로 조사
○ 야간 랜드마크로서 역할을 할 수 있는 방안을 마련하여 인지도 상승의 필요성 중요
○ 보행 및 교통 접근성의 개선 필요
- 유람선까지 접근하기 위한 접근성 개선뿐만 아니라 탑승장까지의 접근성 또한 중요한 이슈
- 유람선 탑승을 위해 접근수단으로 외국인은 대중교통, 내국인 및 부산시민은 자가용 이용이 높은 비중을 차지

○ 내국인 수요 확보를 위한 홍보·마케팅 추진
- ‘있는지 몰라서’ 즉, 알려지지 않은 유람선 터미널과 부두에 대한 홍보마케팅 강화
- 비탑승객은 홍보 및 마케팅 활동이 유람선 활성화를 위해 1순위로 개선되어야 한다고 응답
○ 다양한 이벤트를 추진할 수 있도록 유휴공간 활용
- 터미널 시설 1층 야외, 주변 공원, 부두 일원 등 활용할 수 있는 여건을 고려하여 공간활용
- 부두는 임시터미널을 제외하고는 쓰레기를 쌓아두거나 주차공간으로 활용함에 있어 매력적인 장소성이 미비
○ 이기대와 광안리를 잇는 중요한 거점으로 역할
- 이기대와 광안리 사이에 위치한 용호만 유람선 터미널 및 부두는 관광자원으로 필요성 드러나
- 거점 역할 강화를 위해 터미널 및 부두 공간을 활용한 관광기반시설뿐만 아니라 관광지로서 매력성을 보강
- 광안리해수욕장-남천마리나-남천시장-용호만-이기대·오륙도를 하나의 해안라인으로 구축필요
○ 동행자가 수반된 탑승의향과 주변인 추천을 통한 탑승경험에 주목
- 유람선 탑승의지에 있어 가족/지인 혹은 친구/연인 등 동반해서 탑승 의지 나타나
- 다양한 연령대가 즐기는 특징을 가진 유람선에서 가족 혹은 친구 동반 탑승 의향은 프로그램 및 이벤트 마련에 중요한 요인
○ 교육과 관광이 어울리는 공간 전환 ‘Campus’로서 역할 고심
- 유람선 부두 내 터미널 기능을 복합적으로 구성 필요
• 현재 유람선 터미널과 부두 탑승장까지 6차선 도로를 건너야 함으로서 터미널 공간의 전환고려
- 부경대 실습선(부경대 관리구역)이 단기적으로 이동할 수 있는 여건이 불가한 상황을 고려할 때 실습선과 연계한 프로그램 마련
- 터미널 건물(3층)은 주변 여건을 고려하여 교육과 창업 그리고 상업시설이 유람선 탐승과 연결될 수 있는 원스톱 캠퍼스 환경 마련 고심
• 유치원에서 초·중·고 그리고 대학교가 위치한 남구 특성을 극대화 하고 해양레저문화 교육과 바다에서 부경대 실습선 혹은 유람선을 체험 추진
○ 리더의 역량 중요
- 종합적으로 터미널 및 부두 운영 전략부재가 가장 큰 문제점으로 지적
- 리더의 역량, 인재양성, 프로그램 개발 등 BSC평가에서 가장 낮은 평가
- 유람선 운영에 대한 전략 부재 등 리더의 마인드 변화가 필요한 시점

3) 용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 정책방향에 따른 추진(안)

○ '지역민과 시민이 사랑하는 공간'의 기본원칙을 바탕으로 부산 해양레저관광 허브지로의 도약으로 정책방향 설정

○ 정책방향은 매력성(attractiveness), 연결성(connectivity), 상생(togethership), 지속가능성(sustainability)의 핵심가치를 담고 3가지 추진방안을 마련

- 4가지 추진방안은 ①유람선 부두와 터미널에 '꼭! 와야하는 이유'를 마련하기 위한 방안으로 '공간전환', ②유람선 터미널과 부두의 심적 거리 접근성을 개선하기 위한 방안으로 '사람·길 연결' ③누가(who) 어떻게(how)공간을 운영하는가의 방안으로 '운영의 美'를 제시



〈그림 2〉 정책방향 및 추진방안(안)

〈표 2〉 추진방안에 따른 세부 내용

추진 방안	세부 내용	추진 계획		
		단기 (~'26년)	중기 (~'28년)	장기 (~'30년)
공간 전환	(1) 수변공간의 통합계획 수립			
	(2) 야간 랜드마크로서 터미널 건축물 부각			
	(3) 다중 선사 유치 및 부두 내 터미널 기능 강화			
	(4) 재미있는 공원 및 공연 공간 마련			
	(5) 용호bay 해양문화복합 공간 전환			
사람·길 연결	(1) 광안리-남천마니라-용호베이 보행연결로 조성			
	(2) 바닷길 중간 기착지(寄着地)역으로 확대 추진			
	(3) 남파랑 해파랑길 연결 이벤트 '오션런(Oceanrun)'			
	(4) 교육-체험의 특수목적관광(SIT)의 접근			
	(5) 유엔美오륙도 남구투어버스 연계 홍보 및 프로모션 강화			
운영의 美	(1) 운영에 대한 모니터링 강화			
	(2) 유람선 다중선 운영에 따른 이벤트선 마련			
	(3) 주민과 함께 하는 유람선 운영			
	(4) 잔교와 부잔교를 활용한 공연장 운영			
	(5) 유람선에서의 다채로운 체험거리 마련			
	(6) 단계별 홍보·마케팅 추진			

정책 제언

1) 책임감 있는 유람선 운영

○ 부산시는 유람선 터미널 건설과 유람선 운항을 시행한 목적을 다시한번 재검토 필요

- 부산시는 유람선 운항을 통해 부산해양에 우수성을 널리 알리고 바다를 즐길 수 있는 관광요소를 시민과 관광객에게 서비스하기 위한 목적으로 추진
- 그러나 과연 이러한 궁극적인 목적이 이뤄지고 있는지 자문이 필요한 시점

○ 공공의 재원을 매년 4억 원 이상 투입하여 터미널과 유람선 운항을 추진하는 바에 대한 책임 있는 운영이 필요한 시점

2) 주변 대규모 계획과의 연계

○ 주변에 개발계획이 복합적으로 이뤄지는 부분에서 부산시, 민간, 남구청, 부산항만공사의 협업이 필요

○ 규모있는 주변 계획이 추진 시 용호만 유람선 터미널과 부두 운영에 대한 전략도 변경이 불가피

- 마리나 시설 도입, 주상복합단지 조성, 예술문화단지 조성 등이 대규모로 건설됨에 따라 유람선 터미널의 기능이 보다 중요해지면서도 유람선 운영이 반드시 필요한지에 대한 검토 필요

3) 장기적인 관점의 해양관광 활동을 위한 환경 개선

○ 용호만 매립부두 해양은 항만항행구역으로서 다양한 형태의 영업활동이 불가하고 파고가 높아 해양친수공간으로 이용하는데 한계

○ 향후 주변여건변화를 고려할 때 관광구역으로 설정하고 정온수역(定溫水域) 조성의 인프라(예. 방파제 연장 등) 구축을 고려

○ 본 연구를 통해 용호만 일원의 놀거리가 부족한 것이 드러나 관광콘텐츠를 보강필요

- 용호만 유람선 터미널 및 부두 일원이외의 용호별빛공원 등에 관한 인식조사에서 대체적으로 이기대 해안길 산책이 주요한 활동
- 일원산책외의 활동이 가능할 수 있는 콘텐츠를 추가함으로서 용호만 유람선 또한 연계활성화 가능

4) 지속가능성 측면의 공공기관 활동 공간으로 확대

○ 책임감 있는 공공과 민간의 운영 없는 용호만 유람선 터미널 및 부두 일원의 지속가능성 확보는 불가함에 따라 공공성 강화를 통한 지속가능성 확보

○ 해양문화 복합공간(안)으로 터미널 시설물 전환에 있어 현재 부산관광공사의 활동공간으로도 확대 고심 필요

- 민간 수익으로 터미널 건물 등 운영이 미비한 가운데 공공재로서 기능을 강화하는 전략 추진
- 부산시가 추진하고 있는 주요 사업지와 연결지인 유람선 터미널의 운영 정상화를 위한 전략으로 부산관광공사가 입주하여 전체운영을 추진하는 것을 고심
- 즉, 공공운영 목적성을 고려할 때 주변여건을 고려한 홍보·마케팅 활동을 펼칠 수 있도록 부산관광공사(현재 터미널 운영 중) 활동 공간을 확대함으로서 부산의 새로운 관광거점으로 강화하고자 하는 본 연구의 목적을 달성

※ 연구 주제어: **용호만 유람선, 용호부두 수변공원, Balanced Scorecard(BSC), 용호만·이기대 연계, 지속가능성**

목차

제1장 서론 ····· 1

1. 연구배경 및 목적 1

2. 연구범위 및 방법 3

3. 선행연구 검토 6

제2장 관광 유람선 이해 및 분석틀 마련 ····· 7

1. 관광 유람선 7

1) 용어이해 7

2) 관련 법 및 유람선 실태 8

2. 용호만 유람선 10

3. 분석틀: Balanced Scorecard(BSC) 접근 12

1) 개념 이해 12

2) 관점별 요인 14

제3장 국내외 정책동향 및 주목할 사례 ····· 15

1. 정책동향 15

1) 국내 15

2) 국외 18

2. 주목할 사례 21

1) 국내 21

2) 국외 22

3. 시사점 27

목차

제4장 용호만 유람선 터미널 및 부두 여건분석 ····· 29

1. 물리적 여건 29

1) 공간적 특성 29

2) 접근성 여건 31

3) 주변환경 및 관광자원 여건 33

2. 비(非)물리적 여건 36

1) 유람선 운영 특성 36

2) 설문조사 분석 38

3) BSC 분석 44

4) 전문가 의견조사 48

3. 시사점 50

제5장 용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 방안 ····· 55

1. 정책방향 55

1) 기본원칙 55

2) 핵심가치 56

2. 정책 추진방안(안) 57

1) 공간 전환 57

2) 사람과 길 연결 63

3) 운영의 美 69

제6장 결론 및 정책제언 ····· 75

1. 결론 요약 75

1) 요약 및 한계점 75

2. 정책제언 77

1) 책임감 있는 유람선 운영 77

2) 주변 대규모 계획과 연계 77

3) 장기적인 관점의 해양관광 활동을 위한 환경개선 78

4) 지속가능성 측면의 공공기관 활동 공간 확대 78

목차

참고문헌 79

부록 83

1. 설문지 83

2. 자문회의 의견 103

표목차

〈표 1-1〉 연구방법 ····· 3
〈표 1-2〉 선행연구 ····· 6
〈표 2-1〉 용호만 유람선 터미널 현황 ····· 11
〈표 2-2〉 BSC를 적용한 성과측정 항목 ····· 12
〈표 3-1〉 용호부두 일원 종합개발 계획안 ····· 16
〈표 4-1〉 용호만 유람선 터미널 및 부두 운영 수입·지출현황 ····· 37
〈표 4-2〉 조사설계 ····· 38
〈표 4-3〉 설문조사 질문내용 ····· 38
〈표 4-4〉 응답자 인구통계학적 특성 ····· 39
〈표 4-5〉 BSC를 적용한 성과측정 항목 ····· 45
〈표 4-6〉 의견 조사 개요 ····· 48
〈표 4-7〉 전문가 의견조사 종합 ····· 49
〈표 5-1〉 수상버스 주요 노선(안) ····· 65
〈표 6-1〉 추진방안에 대한 세부 내용 ····· 76

그림 목차

〈그림 1-1〉 용호만 일원 전경 ····· 1
〈그림 1-2〉 공간적 범위내용 ····· 3
〈그림 1-3〉 핵심공간적 범위내용 ····· 3
〈그림 1-4〉 연구 흐름 ····· 5
〈그림 2-1〉 부두 시설 구성 ····· 8
〈그림 2-2〉 전국 유람선 등록 현황 ····· 9
〈그림 2-3〉 부산항 내 유람선 운항지 현황 ····· 9
〈그림 2-4〉 용호만 매립부두 생성과정 ····· 10
〈그림 2-5〉 용호 매립부두 현황 ····· 11
〈그림 2-6〉 용호만 유람선 터미널 및 부두 주요 시설현황 ····· 12
〈그림 2-7〉 Kaplan & Norton의 균형성과평가 모형 ····· 13
〈그림 3-1〉 해수부 제2차 크루즈산업 육성 기본계획 ····· 15
〈그림 3-2〉 용호부두 개발 2단계 사업계획 구상(안) ····· 16
〈그림 3-3〉 용호이기대 일원 해양문화관광지구 구상(안) ····· 17
〈그림 3-4〉 용호만 일원 마리나 조성 조감도 ····· 17
〈그림 3-5〉 용호부두 일원 관광활성화 사업 조감도 ····· 18
〈그림 3-6〉 대륙별 크루즈 시장 점유율 (2018-2020) ····· 18
〈그림 3-7〉 산업 내 환경 영향을 최소화하기 위한 기술적용과 실천 ····· 19
〈그림 3-8〉 리비에라 프로젝트 개발지 ····· 20
〈그림 3-9〉 이크루즈 탑승 코스 및 이벤트 관람 모습 ····· 21
〈그림 3-10〉 인천 수상택시 및 주변 시설 모습 ····· 22
〈그림 3-11〉 피요르드 크루즈 네뢰이피요르드 구간 ····· 22
〈그림 3-12〉 플람마을 내 피오르드 유람선 선착장 일대 전경 ····· 23
〈그림 3-13〉 플람마을 방문자센터와 관광 편의시설 ····· 24
〈그림 3-14〉 Pier 39와 Blue & Glod Fleet 선착장 ····· 25
〈그림 3-15〉 벨 에포크 외륜 증기선 ····· 26
〈그림 3-16〉 스위스 로잔-우쉬 유람선 터미널 일대 ····· 26
〈그림 4-1〉 남구 기준 대상지 입지 ····· 29
〈그림 4-2〉 남구 기준 대상지 입지 ····· 30
〈그림 4-3〉 해양환경 현황 ····· 31
〈그림 4-4〉 대중교통 접근성(도시철도 및 버스노선) ····· 31
〈그림 4-5〉 시티투어버스 접근성 ····· 32
〈그림 4-6〉 대상지 인근 용도지역 ····· 33
〈그림 4-7〉 대상지 주변 개발현황 ····· 34
〈그림 4-8〉 주변지역 관광지 현황 ····· 35

그림 목차

〈그림 4-9〉 용호만 유람선 운항코스 및 연도별 이용객 현황 ····· 36
〈그림 4-10〉 유람선 탑승경험_외국인 ····· 39
〈그림 4-11〉 대상별 용호만 유람선 탑승 목적 ····· 40
〈그림 4-12〉 탑승 및 선호루트_부산시민 ····· 40
〈그림 4-13〉 필요도를 강화하기 위해 보강되어야 할 부분_외국인 관광객 ····· 41
〈그림 4-14〉 관광활성화 IPA(중점)_부산시민 ····· 42
〈그림 4-15〉 향후 용호만 유람선 이용 유형_내국인 ····· 42
〈그림 4-16〉 용호만 유람선을 이용하지 않는 이유_지역주민 ····· 43
〈그림 4-17〉 BSC_고객관점 항목별 평가 ····· 46
〈그림 4-18〉 BSC_부산시민 및 내외국인 관광객 IPA분석 ····· 46
〈그림 4-19〉 BSC_지역주민 항목별 평가 및 IPA분석 ····· 47
〈그림 4-20〉 BSC_운영자 항목별 평가 및 IPA분석 ····· 48
〈그림 4-21〉 정책방향(기본원칙) 도출 과정 ····· 53
〈그림 5-1〉 정책방향 및 추진방안(안) ····· 56
〈그림 5-2〉 부두 활용구역 현황 ····· 57
〈그림 5-3〉 매립부두 전 구역 현장모습 ····· 58
〈그림 5-4〉 용호만 유람선 터미널 디자인 및 (사례)동대문DDP 외벽 미디어아트 모습 ····· 59
〈그림 5-5〉 용호만 유람선 부두 현장 및 (사례)부네치아 부두 모습 ····· 60
〈그림 5-6〉 터미널 건물 외벽 모습 ····· 61
〈그림 5-7〉 재미있는 공원조성 대상지 및 (사례)뉴질랜드 당근공원 (사례)생태체험 운동장 모습 ····· 61
〈그림 5-8〉 (사례)더현대 지하1층 팝업스토어 현장 ····· 62
〈그림 5-9〉 터미널~탑승장까지 보행경로 및 터미널 현장 모습 ····· 63
〈그림 5-10〉 인터뷰 조사 진술내용 ····· 63
〈그림 5-11〉 광안대교 하부 산책로 조성 구상도 ····· 64
〈그림 5-12〉 광안대교 하부 산책로 조성 구상도 ····· 64
〈그림 5-13〉 수상택시 노선도(안) ····· 65
〈그림 5-14〉 오륙도 시종점 : 남파랑·해파랑 1코스 ····· 66
〈그림 5-15〉 수상택시 노선도(안) ····· 67
〈그림 5-16〉 (사례) 2024 CUDECA Walkathon 루트와 호주 파크런 참가자 모습 ····· 68
〈그림 5-17〉 남구청 : 유엔美오륙도 남구투어버스 운항 현황 ····· 69
〈그림 5-18〉 PDCA 과정관리 ····· 70
〈그림 5-19〉 현재 용호만 유람선 내외부 모습 ····· 71
〈그림 5-20〉 (사례)이크루즈 야외이벤트현장 ····· 71
〈그림 5-21〉 (사례) 중국항저우 인상서호 공연모습 및 목포해상W쇼 모습 ····· 72
〈그림 5-22〉 (사례)이크루즈 내 공연모습 및 더현대 셀카거울 ····· 73

그림 목차

〈그림 5-23〉 2024 용호만유람선터미널 해양·문화패스티벌 포스터 ····· 74

제1장. 서론

1. 연구배경 및 목적

○ 부산시는 매립부두를 활용하여 유람선 터미널 및 부두 운영을 추진
- 2013년 유람선 터미널 및 선착장을 마련하여 부산관광공사와 민간업체를 통해 운영을 시작
• 부산관광공사: 유람선 터미널 및 부두운영을 부산시로부터 위탁(매년 위탁운영비 지원), ㈜삼주는 유람선 운항계약(2척, 10년)

○ 용호만을 포함 부산권내 11개소의 유람선이 운영되나 최근 트렌드에는 낭만요트 체험의 선호도가 상승
- 다수의 사람이 탑승하는 유람선 특성으로 해양경관만을 주요하게 감상하는 형태로 경쟁력 감소
• 해운대미포유람선, 자갈치 유람선, 태종대선 등이 대표적으로 운항되는데 그 운항실적이 과거에 비해 감소
- 수영만요트경기장을 기반으로 운항되는 요트체험이 부산관광의 매력도를 상승시키는 콘텐츠로서 역할
• '24.8.기준 마리나선박대여업협동조합 선사 실적으로 총 63개사 중 46개사는 약 1,430만 명의 승객을 수용(200억 원 이상 수익 발생)(전문가 인터뷰조사)

○ 용호만 유람선 터미널 및 부두 운영에 대한 지속적인 문제제기
- 부산시의회 제314, 316, 317회에 걸쳐 운영에 대한 미비와 활성화 계획 마련 촉구
- 각 언론을 통해 주먹구구식 행정처리, 유람선 선착장 방치 등 운영과 관리문제로 지적(KNN, 2018; 서영인, 2023)[1)]
- 코로나19와 러시아 선박 충돌 사건 등으로 운항을 못하거나 초기 2척에서 1척의 유람선을 운항하고 있어 그에 따른 모객 등이 미비하며 부산관광공사에서 운영 중인 '부산 비짓패스' 구매 승객이 약 80%를 차지하는 실정



자료: 부산도시공사(2021) 북항 용호부두 일원 종합개발마스터플랜 수립용역

〈그림 1-1〉 용호만 일원 전경

1) KNN(2018.12.06.), https://news.knn.co.kr/news/article/88783; 서영인(2023.11.13.), https://www.kukinews.com/article/view/kuk202311120064(검색일:2024.10.14.)

○ 한편, 부산시는 글로벌 허브관광 도시로 도약하기 위해 용호·이기대 일원을 해양문화관광지구로 육성 추진을 발표[2)]

- 해양·해안의 풍부한 자원을 극대화 시키고 지역과 상생(togethership)될 수 있는 공간으로 강화를 위해 세계적인 예술 공원으로 추진

• 지질공원으로서 가치를 보유, 해안을 따라 산책 및 경관감상 가능, 숲과 인접한 해양을 통한 여가활동 가능 등 복합적인 공간으로 우수

○ 또한 부산시는 관광지의 연계성 강화를 통한 정주형 관광도시로의 지향을 추구하는 측면에서 용호만 부두 일원 공간이 중요

- 대규모 주거인구 증가는 해변을 따른 수변 활동에 대한 욕구(Needs)가 증대될 것을 예상
- 용호 매립부두 일원은 광안대교와 해운대 야간경관 감상하는데 최적지로서 뿐만 아니라 이기대와 광안리의 중간에 위치하고 있어 관광객이 하루 더 머물러 갈 수 있는 콘텐츠 확보에 유리

○ 용호만 유람선 터미널 및 부두 일원에 대한 핵심공간으로 전환과 주변 여건을 종합적으로 고려하여 정책 방향성을 마련 할 필요

- 부산항만공사, 남구청, 부산시 등 산발적으로 계획을 수립하다보니 하나의 공간으로 연계성을 갖는데 미비

○ 따라서, 본 연구는 용호만 유람선 터미널 및 부두일원에 대한 종합 여건을 분석하여 모두가 자주 찾아올 수 있는 거점으로 도약할 수 있는 정책방향과 방안을 마련하는 것이 목적

- 용어와 관련 법제이해, 운영 성과평가를 위한 Balanced Scorcard(BSC) 개념의 분석틀 등을 선행연구와 문헌연구를 통해 검토
- 탑승객/비탑승객 인식정도와 성과평가는 설문조사 및 전문가 의견조사를 통해 실시
- 종합 분석을 통해 정책의 기본원칙에 따른 정책방향 및 방안을 도출

○ 연구결과를 통해, 용호만 유람선 터미널과 부두 운영 정상화를 위한 정책적 기초자료로 활용뿐만 아니라 이기대를 포함한 주변지역과 상생할 수 있는 해양관광의 거점지로 도약하는데 방안으로 활용 기대

2) 세계일보(2024.10.31.), https://www.segye.com/newsView/20241031513269?OutUrl=naver(검색일:2024.12.1.)

2. 연구범위 및 방법

○ 시간적 범위: 2024년 기준

○ 공간적 범위

- 핵심공간: 부산광역시 남구 분포로 101 일원(터미널 및 부두)
- 연결공간[3]: 부산광역시 남구 분로로 66-40 일원(용호별빛공원 및 이기대 일원)

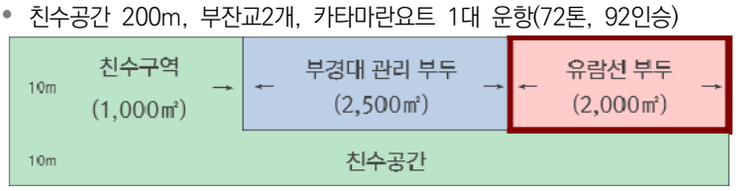


〈그림 1-2〉 공간적 범위 내용



① 용호만 유람선 터미널
- 지상3층, 대지면적 7,159.2㎡ / 연면적 1,903.43㎡
  1층: 838.30(254평), 매표소(삼주), 소매점, 휴게음식점, 파출소 등
  2층: 758.63(230평), 일반음식점, 관리사무실, 집회장(갤러리) 등
  3층: 306.50(93평), 일반음식점, 야외테라스, 옥상정원

② 유람선 부두
- ㈜삼주다이아몬드베이
- 친수공간 200m, 부잔교2개, 카타마란요트 1대 운항(72톤, 92인승)



③ 부설주차장
- 부지 6,600㎡, 172면 주차가능, 공영주차장 및 시티투어버스 전용주차장

〈그림 1-3〉 핵심 공간적 범위 내용

3) 본 연구는 핵심공간에 대해 연구를 진행하는 바 연결공간에 대한 여건을 고려하여 추후 방안 등을 제시

○ 용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 방안을 제시하는 것이 본 연구의 목적으로 이론적 접근에서 실태분석을 체계적으로 수행

- 이론접근: 용호만 유람선 형성과정, 현황, 국내외 관련정책과 주목할 사례에 대해 국내외 문헌연구와 선행연구를 통해 검토
- 유람선 운영에 대한 점검을 위해 Balanced Score Card(BSC) 개념을 분석틀로서 적용

• BSC는 일반기업 측면의 평가지표 적용이 아닌 관광 특성을 고려하여 관광공간의 지속가능한 운영을 위한 정책방향과 방안 도출에 적용

- 실태분석: ①관광객(시민/내·외국인 관광객), 지역주민, 운영자 대상의 설문조사(탑승객/비탑승객의 인식), ②현장사례조사 ③전문가 대상 의견조사를 실시

• 설문조사에서는 본 연구 핵심공간인 유람선 터미널(3층 건물) 방문과 유람선 탑승(부두) 경험자를 대상으로 추진

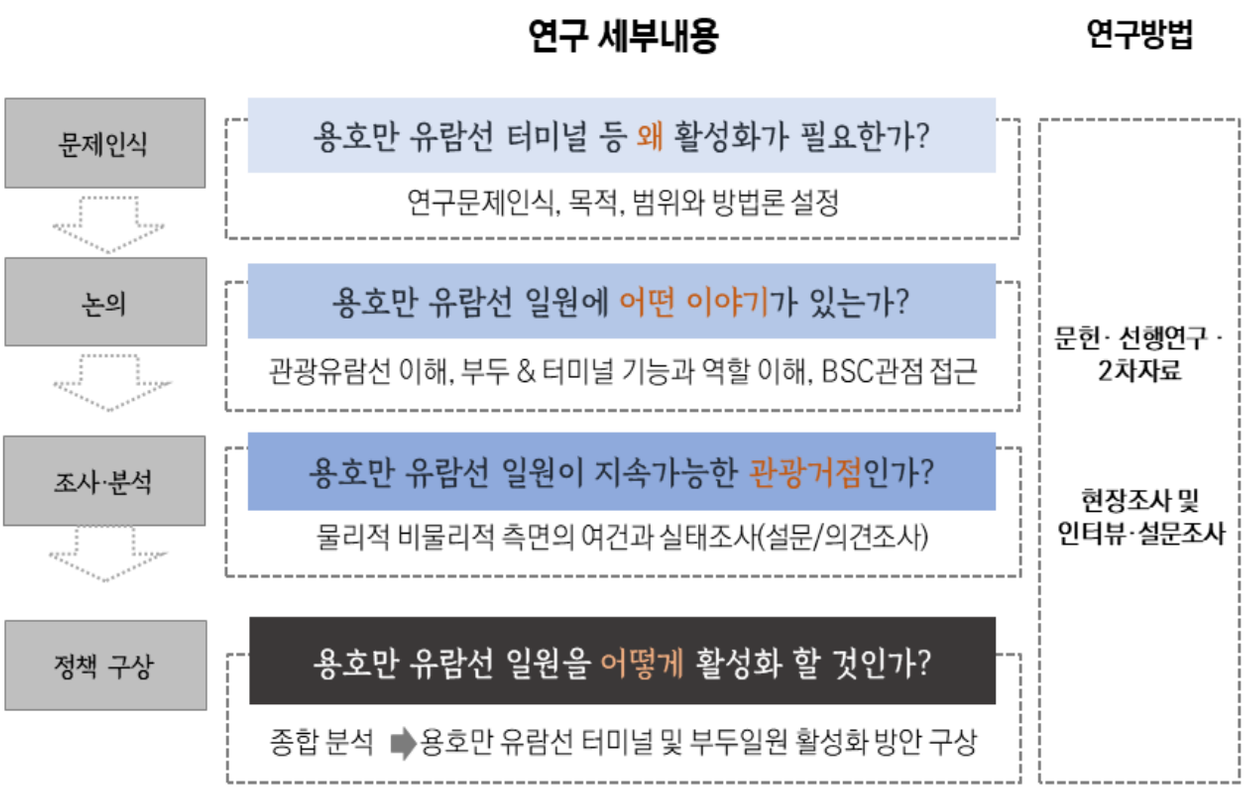
• 연결공간인 용호만 부두 일원(예. 별빛공원, 이기대) 방문의도에 대해 추가 설문하여 핵심공간과의 관계를 검증

〈표 1-1〉 연구 방법

구분	조사내용		조사방법	도출내용
이론접근	용호만 유람선 생성과정, 관련 정책 및 사례, 분석틀(BSC:Balansed Score Card) 논의		• 문헌연구 및 선행연구 • 2차 자료(부산시 등 기관 공표자료 및 부산시 내부자료 등)	• 용어이해, 관광유람선 이해 • 분석에 대한 개념 적용
실태분석	물리적 여건	일반특성	• 문헌 및 선행연구 • 2차 자료(국가고시, 부산시 등 기관 공표자료, 부산시 내부자료 등) • 현장조사	• 지리·자연환경, 접근성 등 • 관광여건(자원, 관광객 수, 이동특성 등)
		자연특성		
	비(非)물리적 여건	고객(관광객+시민)	• 설문조사(1,026명) – 내외국인 관광객(시민포함):750, – 지역주민(수영구/남구):250명 – 운영자:26명 • 전문가 인터뷰: 8명	• 고객, 지역주민, 운영자 관점에서의 성과를 평가(미비한 점 보완, 강점은 강화)하여 방향 및 전략 도출 • 연구타당성 및 정책방향 및 전략 도출
		지역주민(남구+수영구)		
		운영자(전문가 포함)		

○ 본 연구의 목적을 달성하기 위해 순차적으로 질문에 답을 찾아가는 방식으로 연구를 수행

- '왜 활성화가 필요한가?'의 문제 인식에서 유람선이 갖는 의미와 어떻게 조사분석할 것인가에 대해 BSC관점의 분석틀 적용 검토
- 연구공간이 보유하고 있는 물리적인 여건과 탑승경험자와 비탑승자를 대상으로 인식 정도를 조사·분석
- 종합분석을 통한 결과에 대해 전문가 자문회의를 통해 정책방향 및 방안을 마련하여 제시



〈그림 1-4〉 연구 흐름

3. 선행연구 검토

○ 부산 용호만 유람선 터미널 및 부두를 활성화하기 방안 마련에 있어 관련한 선행연구를 검토

- 검토된 선행연구들에서 연구공간과 규모는 상이하나 유람선과 관련한 관광활성화에서는 여가·관광의 혼합, 지역연계 네트워크, 배후시설 마련 등이 공통된 주장

〈표 1-2〉 선행연구

연구명	주요 연구내용	연구자(년도)
낙동강 하천유람선 및 수상레저 스포츠 도입방안	• 낙동강 하천의 유람선, 수상레저 도입을 통해 문화관광적 가치 제고 및 세계적인 녹색 여가·관광기능 창출이 필요 • 무진동·무소음, 친환경 선박을 사용하여 하천생태환경을 보호하며, 하천생태관리 개선프로그램 운영, 하천문화축제 개최를 통한 환경성, 경제성, 공공성을 충족하는 낙동강의 관광적 가치를 제고	최도석· 심미숙(2012)
도보관광지 개발주체에 따른 지속가능성 성과평가 비교:Balanced Scorecard 관점	• BSC 지표를 활용하여 도보관광지의 지속가능성을 평가하여 사업의 목적과 부합한 구체적인 측정변수를 도출하고자 정성·정량적 방법 이용 • 개발주체에 따른 부분별 성과 비교를 통한 도보관광의 지속성을 도출하여 전략적인 개선방안을 제시	박경옥· 류지호(2015)
부산의 연안유람선 관광 활성화 방안	• 연안유람선 관광활성화 저해요인으로 지나친 규제 중심의 제도적 문제점이 가장 크며, 접근성과 배후 연계관광 등 경쟁력이 부족 • 공공무분 공유수면의 해양공공재 관리 강화, 해상관광 활성화 위한 정책지원 및 제도적 기반 구축이 필요하며, 민간부문의 선박 디자인 및 선내 설비의 고급화, 차별성 높은 유람선 이용객 서비스 제공, 유람선과 연계한 내륙 연계관광 상품 개발 필요	최도석 (2018)
부산 북항 연안크루즈와 항구관광 활성화 방향	• 북항 재개발 지역을 대상으로 새로운 연안크루즈 운영을 통한 항구관광의 활성화 방향을 제안 • 선상(船上)과 육상(陸上)의 특화된 프로그램을 다양하게 제안, 과거에는 '항만과 물류'의 가치를 가졌다면, 미래에는 '사람과 관광'으로 새롭게 가치를 설정할 필요성을 제시	우양호 (2020)
부산항 항내 유람선 관광산업 활성화 방안	• 부산 연안유람선 관광산업의 현황을 파악하고 진단하여 관광산업의 활성화 방안을 모색 • 친수문화공원 및 대상지 도입시설의 바다조망권 공유를 확대 • 연안유람선 운영 시스템의 선진화, 터미널 배후 연계 관광벨트 네트워크 구축 필요	부산광역시 의회 (2023)

자료: 선행연구를 바탕으로 연구자 정리

○ 본 연구에서는 용호만 유람선 터미널 과 부두 관련한 현황과 BSC관점을 적용하여 운영성과를 평가함에 있어 선행연구들과의 차별성 보유

- 주변의 변화하는 개발계획을 종합적으로 검토하고, 탑승객과 비탑승객의 인식조사에서부터 운영자/고객/주민관점으로 성과를 평가함에 보다 구체적인 방안을 도출

제2장. 관광 유람선 이해 및 분석틀 마련

1.관광 유람선

1) 용어이해

(1) 유람선(遊覽船·Cruise Ship)

○ 유람선은 '구경하는 손님을 태우고 다니는 배'로 정의

○ 「관광진흥법」 시행령 제2조 3에 따라 관광객 이용시설업으로 정의

- 관광객 이용시설업에는 유람선과 관련하여 일반관광유람선업과 크루즈업으로 구분

• 일반관광유람선업은 '「해운법」에 따른 해상여객운송사업의 면허를 받은자나 「유선 및 도선사업법」에 따른 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자가 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업'

• 크루즈업은 '「해운법」에 따른 순항 여객운송사업이나 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업'

○ 유람선은 일반적으로 이동의 목적이 아닌 관광을 목적으로 이용한 배와 여타 서비스를 포함하는 것으로 이해

(2) 터미널(Terminal)

○ 터미널은 사전적으로 노선의 맨 끝 지점 또는 많은 교통 노선이 모여 있는 역으로 정의

- 고속버스터미널, 여객터미널, 국제크루즈 터미널 등의 의미

○ 터미널은 사람이나 물건을 수송하기 위한 수속처리에서 대기실, 편의실, 관리사무실 등이 복합적으로 구성되는 것이 일반

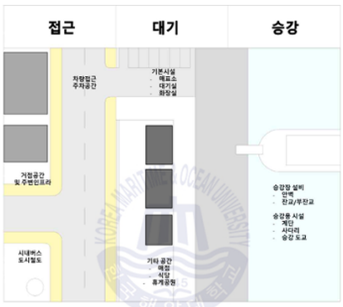
③부두(埠頭·Wharf)

○ 선박을 계류하여 화물 또는 사람을 싣고 내릴 수 있도록 만든 장소를 부두(Wharf)라고 하며 그 용도에 따라 차이

- 공부두는 아무것으로도 활용하지 않고 죽은 부두

- 전용부두는 일정량이 정해진 물류만을 싣고 부리는 부두

- 특정 화물만을 취급하는 부두는 전문부두(예. 컨테이너 부두, 시멘트 부두



자료: 김경준(2022)

〈그림 2-1〉 부두 시설 구성

등)로 분류

○ 화물이나 사람을 싣고 내리는 기능을 하는 부두는 다양한 시설을 갖추고 있는 것이 특징

○ 유람선 부두는 승강장, 대기, 접근 구역으로 구분(김경준, 2022)

- 승강장은 바다와 육지를 연결하는 장소로 승강장 설비와 승강용 시설로 구분

• 승강장 설비는 연벽, 잔교, 부잔교 등

• 승강용 시설은 계단, 사다리, 승강 도교 등

- 대기공간은 기본시설로 매표소, 대기실, 화장실, 매점 등의 휴게공간

- 접근공간은 주차공간과 다른 공간으로의 연결될 수 있는 인프라

2) 관련 법 및 유람선 실태

(1) 유람선 운항과 관련 법

○ 유람선 운항에 있어 육지 시설뿐만 아니라 해상의 다양한 법규와 연관

○ 관광유람선 허가와 선박과 관련해서는 「관광진흥법」, 「해운법」,「선박법」을 기본으로 사업 시행은 「유선 및 도선사업법」에 적용

- 유람선업 허가 및 등록은 관광진흥법 제3조제1항 제3호 준수

- 유·도선사업은 면허를 소지한 사람이 총 5톤 이상 선박을 운항 혹은 총톤수가 5톤 미만이더라고 13명 승객 탑승이 가능하거나 사업가능 영업구역이 2해리 이상인 경우면 허가

○ 유람선이 해상으로 운항하기 위해서는 법은 더욱 다양

- 안전은 「해운법」, 「해사안전법」, 「개항질서법」, 「선박안전법」 등이 주요

- 선박등록 및 선원관련은 「선원법」, 「선박직원법」, 「선원보험법」 등이 주요

○ 부두 내 터미널을 비롯한 기본시설과 관련해서는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에서부터 「해양수산기본법」, 「항만법」 등을 준수

(2) 유람선 현황

○ 2023년 기준 대한민국에는 총 537척이 유람선으로 등록

- 전체에서 58%가 창원 통역지역으로 집계되고 부산은 18척이 등록

- 유람선 운항에서 30톤 미만의 유선 중심의 소형선박 운항이 두드러져

○ 부산권내 11척의 유람선이 운항

- 주요하게 해운대, 태종대, 오륙도, 영도, 자갈치 등에서 운영
- 용호만 유람선을 제외하고 모두 민간이 운영하고 있으며 사유지에 터미널과 승하차장을 건설하여 지자체장으로부터 공유수면 사용허가를 취득

구분	계	인천	태안	평택	보령	군산	목포	완도	여수	울산	부산	창원	통영	속초	동해	포항	제주	서귀포
척수	537	90	7	25	6	11	12	0	24	4	18	240	74	3	1	0	4	18

구 분	총계	무동력	5톤미만	5-30톤	30-100톤	100-500톤	500-1천톤
합계	537	231	38	182	49	28	9
중부	128	0	21	84	15	6	2
서해	47	0	11	11	13	11	1
남해	336	231	6	71	17	8	3
동해	4	0	0	1	1	1	1
제주	22	0	0	15	3	2	2

자료: 해양경비안전본부 해상안전과(2023); 부산광역시의회(2023 p.30에서 재인용)

〈그림 2-2〉 전국 유람선 등록 현황

○ 일부 유람선 부두를 제외하고 대체로 기반시설이 미비
- 용호만 유람선, 자갈치크루즈, 해운대미포유람선은 터미널(매표소, 휴게실 등)을 비롯하여 승하차시 안전지대(승하차 연결교 등)가 설치
- 그 외 민간에서 운영되는 대부분의 유람선에는 임시 매표소뿐만 아니라 승하차시 연결교도 설치되어 있지 않거나 직원의 도움이 필요한 사항



자료: 해양경비안전본부 해상안전과(2023); 부산광역시의회(2023 p.52에서 재인용)

〈그림 2-3〉 부산항 내 유람선 운항지 현황

2. 용호만 유람선 이해

(1) 부두 매립과정

○ 2010년까지 울퉁불퉁한 해안선을 매립하여 현재의 용호만 매립부두 완성

○ 부산항만공사가 부산시로 무상허가(2014년)와 부경대사용 허가

- 부산시 200m, 부경대 250m, 친수공간 100m
- 부산시는 유람선 탑승장, 부경대는 실습선 운항장으로 이용

○ 2013년 유람선 터미널 건설

- 3층 건물 수익허가로 매표소를 비롯한 다양한 상업시설 입점

○ 2017년 매립부지 하수부지 23,303.4㎡을 공영주차장으로 조성

- 부산환경관리공단에서 무상으로 허가

○ 2014년부터 부산관광공사에서 부산시로부터 위탁을 받아 현재까지 운영

- 유람선은 여러차례 입찰을 거쳐 ㈜삼주다이아몬드베이에서 최종 운영



(2004년) (2008) (2013)

자료: 부산연구원 아카이브

〈그림 2-4〉 용호만 매립부두 생성과정

(2) 용호만 유람선 터미널 및 부두 운영

○ 부산시는 매년 일정예산을 부산관광공사로 지급하여 유람선 터미널, 부두, 주차장의 운영관리를 위탁[4)]

- 부산관광공사는 사업팀장 이하 2인 직원이 상주하여 터미널 및 부두 운영 및 활성화를 위한 마케팅 활동

4) 「지방공기업법」 제71조와 「지방공기업법 시행령」 제63조에 근거

○ 2017년부터 부산시는 터미널을 건설하여 운영

- 대지면적은 7,159.2㎡(연면적 1,903.43㎡)
- 터미널은 3층 건축물로 1층을 제외하고 2~3층은 민간 임대

〈표 2-1〉 용호만 유람선 터미널 현황

구분		면적(㎡)	시설종류
층별면적	1층	838.30(254평)	매표소(삼주), 소매점, 휴게음식점, 파출소 등
	2층	758.63(230평)	일반음식점, 관리사무실, 집회장(갤러리) 등
	3층	306.50(93평)	일반음식점, 야외테라스, 옥상정원

자료: 부산시 내부자료

○ 용호만 매립부두는 길이 550m, 폭 20m로 유람선 부두는 길이 200m

- 부경대학교 해양실습선(250m)이 정박 및 운항을 하는 구역과 친수공간(100m)이 각각 구성

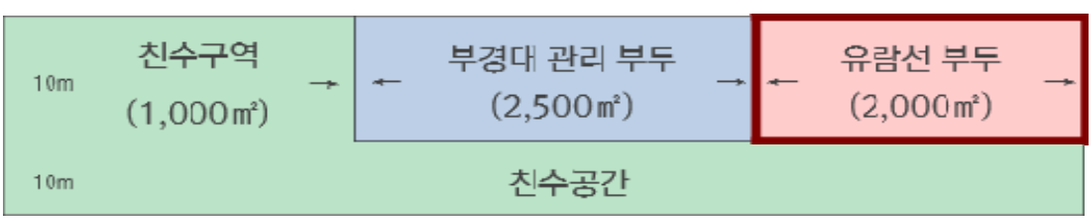
○ 2014년 민간업체가 입찰을 통해 유람선 부두 사용

- ㈜삼주다이아몬드베이가 최초 운항사로 2대의 유람선으로 출발하였으나 현재 1대로 운항

• 유람선은 72톤의 카타마란 요트로 92인이 탑승 가능(선원4인 포함)

- 유람선 접안시설(부잔교 2대), 가설건축물의 임시 터미널이 마련

• 임시터미널에는 매표소, 휴게시설, 비품창고, 승객대기실, 화장실을 마련



자료: 부산시 내부자료

〈그림 2-5〉 용호 매립부두 현황

○ 그 외 터미널과 연결된 부설추자장이 건설

- 부지 6,600㎡, 172면 주차, 공영주차장 및 시티투어버스 전용주차장으로 이용
- 관리운영은 부산관광공사에서 수행



(유람선 터미널 외관(위)과 1층내부(아래)) (부두 내 유람선 터미널외관(위) 및 탑승장(아래)) (부두 내 매표소(위) 및 휴게실(아래))
자료: 연구자 촬영

〈그림 2-6〉 용호만 유람선 터미널 및 부두 주요 시설현황

3. 분석틀: Balanced Scorecard(BSC) 접근

1) 개념 이해

○ 본 연구는 용호만 유람선 터미널과 유람선 운항 부두에 대한 활성화 방안을 제시함에 있어 어떻게 진단하여 향후의 방향성을 마련할 것인가에 대한 분석틀 마련이 필요

- 부산시가 부산관광공사를 통해 전체 운영관리를 위탁하고 있으며 일부 유람선 운항은 민간업체가 부산시와 직접계약으로 운영

○ 관광지 혹은 사업체의 지속가능한 발전방향을 도출하기 위해 균형성과평가(Balanced Scorecard : BSC)를 활용

- BSC는 기업체가 조직의 운영 전반을 효율적이면서 효과적으로 운영하기 위해 목표치를 제시하고 그에 도달하기 위해 운영자, 구성원, 고객 관점에서 평가를 정량화시킨 개념(Kaplan & Norton, 1992)
- 회사 운영 정상화를 통해 궁극적으로 주주의 이익을 달성하는 것이 목적

○ BSC는 전통방식의 단점을 보완할 수 있는 방식으로 평가받아 비영리단체, 공공기관, 정부기관까지 다양한 분야에서 활용(Kaplan & Norton, 1992)

- 순이익, 총자산수익률, 경제적 부가가치 등의 재무적 성과평가만으로 기업

의 성과를 평가하는 전통방식에서 비재무적 관점의 필요성이 부각되면서 내부마케팅에서부터 고객의 욕구를 성과평가에 적용

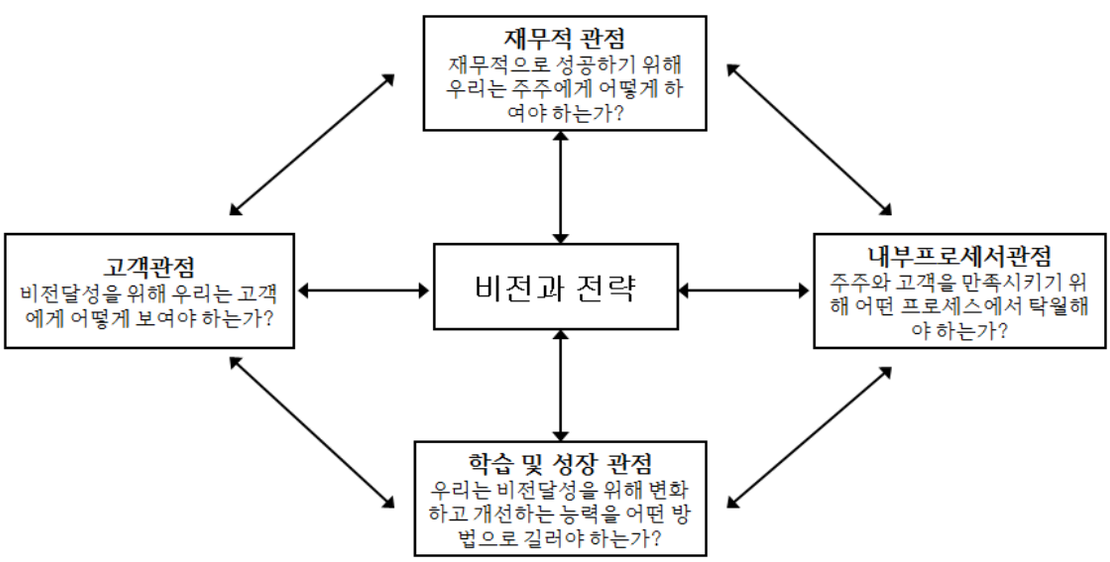
- 비영리조직에서는 BSC개념 논의를 통해 클라이언트의 삶의 질 향상을 위한 관점으로 평가가 수행되어야 함을 강조(박민서, 2008)

○ 관광분야에서는 각 산업별 특성을 고려하여 BSC를 활용

- 호텔은 서비스분야임에도 불구하고 재무적 관점 중심으로 성과평가를 수행하여 수익구조 마련(Atkinson & Brown, 2011)
- 박경옥·류지호(2015)는 도보관광지의 특성으로 인해 환경적 측면을 강조하여 고객관점, 주민관점, 직원관점에서 성과를 평가하여 대안을 제시
- 김학준(2009)은 골프리조트사업에 재무적 관점과 비재무적관점(고객관점 등)으로 평가하여 그에 따른 비전과 전략을 제시

○ 본 연구에서는 BSC의 기존 주주 이익극대화 목표와 다르게 접근 필요

- 관광이라는 서비스에 만족을 느끼고 재방문을 유도하기 위한 고객관점이 무엇보다 중요
- 고객만족을 위해 질 높은 서비스를 제공하는 직원들의 마인드 고찰과 지역민의 수용태도가 고려



자료: R, S, Kaplan & D, P, Norton(1996). Using the balanced scorecard as a strategic management system. Harvard Business Review; 박경옥·류지호(2015, p.355)에서 재인용

〈그림 2-7〉 Kaplan & Norton의 균형성과평가 모형

○ 본 연구에서는 유람선 터미널 및 부두 내 유람선 운영 활성화를 위한 연구로서 BSC를 통해 비전과 전략을 구축하는데 개념을 활용

○ 4개의 관점에서 재무적 관점은 제외

- 유람선 터미널 및 부두 운영에서 부산시는 시민과 관광객에게 서비스하는 공공적 차원의 성격이 높은 관계로 재무적 관점을 논의하기에는 적합하지 않다고 판단

• BSC재무적 관점은 주주의 이익을 극대화하기 위한 재무적 평가로서 본 연구 대상지 적용은 적합하지 않은 것으로 판단하며 추후 운영구조에서 수익구조는 별도 논의

2) 관점별 요인

○ 선행연구들을 살펴봤을 때 본 연구는 민간의 수익보다 공공성을 추구하는 사업의 특성을 고려하여 3가지 관점에서 성과평가 추진

- 고객관점: 유람선 탑승객, 터미널 이용객
- 지역주민: 학습 및 성장관점으로 용호만 일원 행정구민
- 운영자: 내부프로세서관점으로 터미널 및 유람선 운영자와 관련 전문가

〈표 2-2 〉 BSC를 적용한 성과측정 항목

관점	항목	선행연구
고객관점	• 편리성: 유람선 정보안내, 티켓시스템, 휴게시설 및 위락시설이용, 안전시설 등 • 환경성*: 홍보마케팅 매력, 주변경관 우수, 프로그램 매력성, 직원친절, 특색있는 기념품, 노선(코스)매력성, 이용요금, 청결도 • 연결성: 관광지와 연결, 유람선 접근성, 대중교통과의 연결 • 만족성: 탑승 체험 만족, 재방문의지, 주변사람 추천의지	고한익, 2010; 윤영일 · 조문식, 2011;정석중 외, 2010;김남조 · 문성민,2007 박경옥·류지호(2015)
주민관점 (학습 및 성장)	• 사업영향: 관광객증가 및 환영 정도, 유람선에 대한 자긍심, 교통시설 및 편의시설 개선, 지역전체의 성장, 소득증대기회, 일거리 생성 • 환경영향: 자연환경 훼손 정도, 유람선으로 인한 오염, 거주환경의 개선 • 주민역량: 사업목적 이해, 운영자와의 지속적인 관계, 유람선 운영에 대한 만족	고한익, 2010; 윤영일 · 조문식, 2011;정석중 외, 2010; 박경옥·류지호(2015)
운영자관점 (내부프로세스)	• 리더역량: 운영 전문성, 경영능력, 상품개발력, 지역사회 봉사정신, 유람선 환경에 대한 이해 • 인재양성: 인력양성 노력, 인센티브 마련, 서비스 전문교육 • 프로그램 개발: 전달방식 다양화, 모니터링 후 개선노력, 이벤트 개발, 주변과의 연계 프로모션 개발	고한익, 2010; 윤영일 · 조문식, 2011;정석중 외, 2010;김남조 · 문성민,2007박경옥·류지호(2015)

자료: 박경옥·류지호(2015, p.114 재인용)
*환경성은 유람선 터미널, 부두, 유람선에 대한 매력(요금, 직원서비스, 경관, 홍보마케팅, 기념품 등)과 청결도(터미널, 부두, 유람선)를 종합

제3장. 국내외 정책동향 및 주목할 사례

1. 정책동향

1) 국내

(1) 중앙정부 추진 계획

○ 국가 차원으로 유람선 관련 정책수립은 없으며 관련한 크루즈 정책은 마련되어 일부 검토

○ 제2차 크루즈산업 육성 기본계획을 통해 '쉽게 접하고, 편하게 즐기는 일상 속의 크루즈 여행'을 위한 환경 마련

- 외국적 크루즈선 연 300항차 입항, 여행객 50만명, 다양한 크루즈 상품 제공으로 국내 모항객 연 10만명, 국적선사 출범을 통한 지속발전 가능한 크루즈산업 생태계를 구축 목표

○ 2024년 해양수산부는 주요업무 계획을 통해 『해양레저 기능 통합, 대형화』 마련하고 개별 인프라 위주 해양레저사업을 권역별 대형 프로젝트로 전환[5)]

- 부산·경남·전남 관광자원을 연계를 위해 연안크루즈 활성화 추진
- (부산) 도심형 문화·엔터테인먼트, (경남) 글로벌 마리나허브, (전남) 해양치유 허브

○ 또한 「남해안 해양레저관광벨트 조성」(해수부)과 「남부권 광역관광 개발」(문체부)을 연계하여 사업 진행(제1차 범부처 협업과제 점검 협의회, 24.04.15.)

- 연안 크루즈관광 활성화를 통한 국내외 관광객 지역유치 확대



자료: 해양수산부, 2024 주요업무 추진계획, 2024.

〈그림 3-1〉 해수부 제2차 크루즈산업 육성 기본계획

5) 자료 : 해수부, 2024 주요업무 추진계획, 2024. 본문 참고,
염창현, 해수부·문체부, 남해안 관광산업 활성화에 함께 발 맞추기로 약속, 국제신문, 2024.04.15.

(2) 부산시, 남구 추진 계획

① 「북항 용호부두」 일원 종합개발 마스터플랜 수립(2021)[6)]

○ 용호만 일원을 도심 속 해양레저 친수 공간으로 조성(부산시, 해양수산부, 남구청, 부산항만공사, BMC, 2019)

- 대상지는 용호부두 일원 약 73만㎡(공유수면 약 52만㎡ 포함)
- 1단계, 2단계로 나누어 진행 계획

〈표 3-1〉 용호부두 일원 종합개발 계획안

	1단계 용호부두 재개발 지구	2단계 용호만매립부두 지구
개발 방식	항망재개발사업으로 추진	항만기본계획 기능전환(안벽→친수 시설)으로 추진
지구별 계획	체류형 해양관광·휴양 공간 구축	도심 속 친수공원, 해양관광·해상교통 허브 조성
사업 내용	용호부두 재개발(4만㎡), 방파제 확충(100m), 옛 용호어항 정비(2025년 이후)	매립부두 공원화(3만 7,000㎡), 오션브리지, 다목적 선착장
사업 기간	2021년~2025년 이후	2025년 이후
추진 계획	2021년 BPA 사업제안, 2022년 방파제 기본설계, 2025년 이후 재개발사업·방파제 준공	2023년 안벽→친수시설 기능전환 건의, 2025년 항만기본계획 수정·반영

자료: 부산시청, 이자영, 용호부두에 플로팅 레스토랑, 용호만매립부두에 오션브리지, 부산일보, 2021.03.31.



자료: 이자영, 용호부두에 플로팅 레스토랑, 용호만매립부두에 오션브리지, 부산일보, 2021.03.31.

〈그림 3-2〉 용호부두 개발 2단계 사업계획 구상(안)

○ '시민에게 되돌려 주는 용호부두, 도시변화에 따른 노후부두 재탄생, 수려한 해안경관과 도심녹지축 연결'로써 시민들의 친수 공간으로 개발, 부두 재개발, 이기대공원과의 연계개발

- 시민들의 친수 공간으로 개발하기 위해 도로부지, 완충공간, 갈맷길 연결 보행로 등을 재개발 사업부지에 포함하여 공공시설 비율을 45%→50%로 2차 기본계획보다 확대
- 이기대공원과의 연계개발을 위해 공원 인접지를 대상구역에 반영

○ 용호만 매립부두는 친수공원과 해양관광, 해상교통 시설을 조성할 계획

○ 기존 안벽을 친수 시설로 전환 요청하여 2025년 이후 공원과 오션브리지, 다목적 선착장 등을 조성할 계획

6) 자료 : 윤나리, 부산시, 북항·용호부두 항만재개발 기본계획 수립…공공성 강화 촉진, 데일리한국. 2020.12.29.



자료: 부산시 내부자료

〈그림 3-3〉 용호이기대 일원 해양문화관광지구 구상(안)

② 해양문화관광지구 조성(안)(2024)[7]

○ 이기대용호만의 해양경관 자원과 예술문화 콘텐츠 도입을 통해 자연·관광·문화가 어우러지는 관광도시로 조성 계획

○ 부산시와 남구청의 협약을 통해 사업 추진

- 부산시는 용호부두 항만재개발사업 시행을 위한 행정기관 간 협의·중재 등 행정적 지원, 남구청은 지역 내 민원 조정과 도입시설 인·허가 등

○ 조성 계획(안)은 ① 용호부두 항만 재개발 사업, ② 이기대 문화예술공원(이기대 국제아트센터, 바닷가 숲 갤러리, 오륙도 아트센터), ③ 유람선 터미널 옆 유휴지를 활용한 복합문화시설 등

③ 용호만 일원 마리나 조성 및 해양관광자원 구축 타당성 조사(2024)[8]

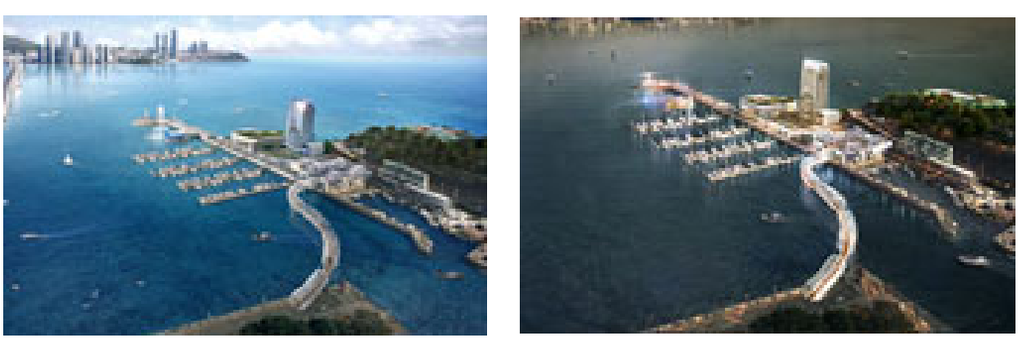
○ 총 1만 6,450㎡ 면적의 용호동 별빛부두에 마리나 시설을 포함한 해양레저 관광단지를 조성 계획수립

- 시설은 관광호텔(13층, 300개 객실), 해상 레스토랑, 해상 요트계류장(선석 100대 규모) 조성

- 마리나 운영 전문교육시설, 요트 수리시설, 해상주유소 등 수변 시설

○ 남구청은 제2차 마리나 항만기본계획에 용호동 별빛부두 개발계획을 포함시켜 2025년 반영 후 2026년 사업 시행을 계획

- 마리나 항만기본계획은 지역별 마리나 시설 수요에 따라 10년 단위 수립 계획으로 여기서는 제2차 마리나 항만기본계획(2020년~2029년)을 의미



자료: 남구청(2024)용호만 일원 마리나 조성 및 해양관광자원 구축 타당성조사 용역 보고서

〈그림 3-4〉 용호만 일원 마리나 조성 조감도

7) 자료 : 손연우, 부산시, 용호이기대일원 해양문화관광지구 조성 본격화, 뉴스1, 2024.01.09.

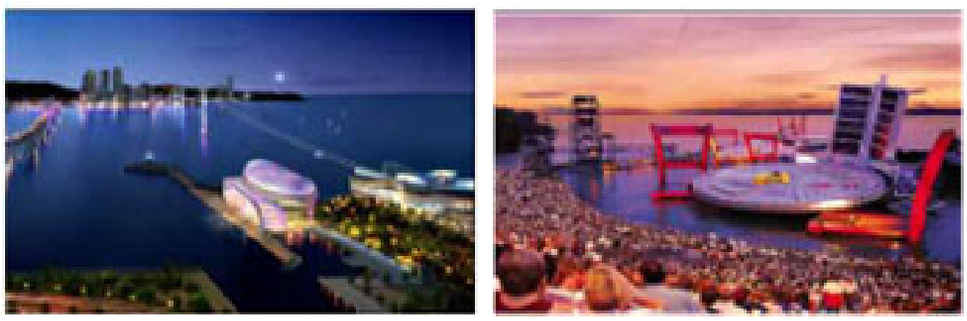
8) 자료 : 김준현, "마리나 시설 사업성 충분"…용호동 별빛부두 개발 청신호, 부산일보, 2024.01.30., 남구청 홈페이지(https://www.bsnamgu.go.kr/index.namgu?menuCd=DOM_000000123004015003)-민선8기 공약사항-연차별 추진계획 참고

④ 부산광역시 남구 관광활성화 방안 연구(2021)[9]

○ 남구청은 2021년도에 남구 관광활성화를 위한 계획을 수립

○ 본 연구지와 관련한 용호부두 관련한 재개발의 컨셉은 종합 컬쳐베이로 설정하고 중장기적 계획을 구상

- 남구 관광의 거점으로 육성, 해상공연장, 캠핑장, 섶자리 개발(씨푸드+위락시설 등)을 주요하게 구상



자료: 남구청(2021)부산광역시 남구 관광활성화 방안 연구 용역

〈그림 3-5〉 용호부두 일원 관광활성화 사업 조감도

2) 국외[10]

(1) 해외 관광 크루즈 및 보트 산업의 성장

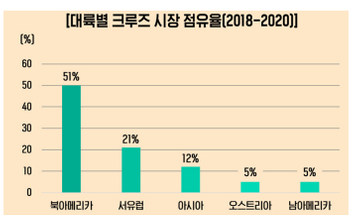
○ 해외 관광유람선(크루즈)의 회복세와 성장

- 글로벌 요트 시장은 최근 10년간 레저활동의 증가와 함께 지난 5년동안 4.2% 성장률을 보여 2024년 540억대의 시장 규모로 지속성장

- 북미, 유럽, 아시아태평양의 순으로 시장 형성되었으나, 아시아 태평양 시장의 중산층 사이에서 요트가 인기를 얻으면서 향후 빠르게 성장할 것으로 예상

○ 호화로운 럭셔리 요트와 해양관광, 레크리에이션 보트 및 낚시 활동에 활용되는 주류 요트가 주요 시장으로 예상

- 시장의 성장은 자산 100만 달러 이상인 고약 자산가 및 부유한 소비자층 증가와 팬데믹 이후 관광 회복에 따른 개인 요트 럭셔리 여행 매력 가속화가 주요 원인

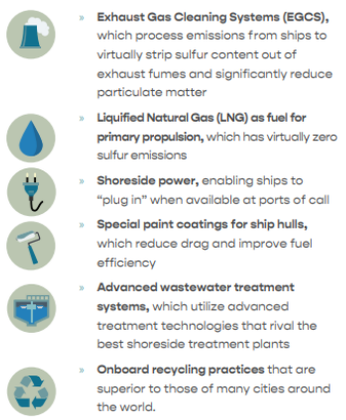


자료: 삼성SDS(2022). 코로나 팬데믹으로 인한 크루즈 시장 변화

〈그림 3-6〉 대륙별 크루즈 시장 점유율 (2018-2020)

9) 자료 : 부산남구신문(https://www.bsnamgu.go.kr/board/view.namgu?boardId=BBS_0000088&menuCd=DOM_000000114003000000&startPage=11&dataSid=595199)-남구사람들

10) 국외 정책동향은 본 연구대상지와 같은 소규모의 유람선동향 보다는 크루즈 등 유람선의 전반적인 동향을 검토



자료: 국제크루즈라인협회 공식 홈페이지

〈그림 3-7〉 산업 내 환경 영향을 최소화하기 위한 기술적용과 실천

(2) 지역별 크루즈 및 요트 관광산업 정책 현황

① 북미와 EU권

○ 북미의 크루즈와 요트 관광산업 정책은 주로 환경보호와 안전에 중점을 두고 있는 추세

- 국제해사기구(IMO) 기준에 따라 크루즈 협회를 중심으로 환경인증, 지속가능한 크루즈 여행과 탄소배출제로를 홍보하는 등 적극적인 환경 정책 준수와 투명성 보장을 위한 시스템 마련
- 알라스카에서는 IMO의 선박 배출가스 규제에 따라 친환경 연료 사용 및 배출가스 저감장치 설치를 의무화하며 폐수처리 또한 강화
- 캐나다는 캐나다 수역의 선박 오염에 대한 우려를 해결하기 위한 폐수처리 규정 강화를 시행

○ EU는 코로나19 이후 Transition Pathway for Tourism을 발표하여 관광 산업의 녹색과 디지털 전환을 가속화하기 위한 전략을 수립

- 27개의 이니셔티브에는 녹색과 디지털 전환을 위한 규제와 공공 거버넌스를 통해 해양관광을 위한 통계 및 지표 개선, 기후 친화적 관광에 대한 R&D와 중소기업 및 관광지 디지털화 등을 지원
- IMO의 선박 배출가스 규제에 따라 크루즈 및 요트 업계의 친환경 연료 사용 확대를 권장

○ 유럽보트산업협회는 2024-2029전략(EBI Calls for the period 2024-2029: A vision for a sustainable boating industry)을 통해 유럽의 내륙 및 연안 인프라 개선안을 제시

② 호주

○ 호주는 여러 주(區)별 다채로운 크루즈와 요트 관광전략으로 접근

- 북부지역은 관광산업 전략(Tourism Industry Strategy 2030)의 목표에 기여하기 위해 크루즈 선박 유치, 상업적 기회 제공, 지역 홍보를 통해 지역 방문객 경제에 기여하기 위한 노력
- 서호주는 크루즈 관광전략 계획(2023-2033)을 통해 지역을 세계적 수준의 크루즈 목적지로 만드는 것을 목표로 하고 있으며, 크루즈 라인 유치, 수퍼요트 유치, 해양 인프라 개발, 산업 파트너십 육성 및 지속가능한

성장에 중점

- 남호주는 크루즈 선박행동계획 2025를 통해 남호주 지역이 크루즈 라인의 국가적 리더로 자리매김하겠다는 비전을 제시하며, 항구를 늘리고, 투자를 장려하여 방문객의 안전한 지역 분산을 위해 노력

• 요트관광이 생태계에 미치는 영향을 최소화하기 위해 규정을 제정하고 해양 환경보호에 중점

③ 아시아권

❍ 아시아권 중 태국은 정부의 장기 국가관광개발 전략(2017년~2036까지 20개년)의 일환으로 해양 관광 육성책을 적극 추진

- 요트관광을 국가 관광산업의 잠재적인 수익창출요소로 여기고 고급 레저 관광으로 개발하는데 중점
- 보트 라군(Boat Lagoon), 요트 헤븐(Yacht Haven), 로얄 푸켓 마리나(Royal Phuket Marina)와 같은 시설을 포함하여 7개의 국제 수준의 요트 정박지가 있으며, 리비에라 프로젝트를 통해 남부 4개 지역의 해양 및 요트 관광 성장 지원을 위해 추가 인프라 개발
- 태국 정부는 태국을 '아세안의 마리나 허브'로 만드는 것을 목표로 하여 요트산업과 공급망 개발, 고급 관광산업 홍보에 박차를 가함
- 특히, 해양 관광산업을 강화하기 위해 요트 규제를 개정하여 요트 크기를 재정의, 국제표준에 맞는 보험요구사항 조정, 외국용선면허 도입 등 외국국적요트에 대한 세금 부담 감면을 추진
- 이러한 이니셔티브는 태국의 장기관광개발 전략의 핵심 구성요소로 요트관광을 두고, 인프라 개발, 규제개선에 중점을 두어 동남아시아 최고 요트 목적지로 포지셔닝하는 포괄적인 접근 방식을 보여줌



자료: Marriott 공식 홈페이지

〈그림 3-8〉 리비에라 프로젝트 개발지

❍ 필리핀 정부는 크루즈 관광 활성화를 위한 강력한 지원

- 2024년 말까지 마닐라와 시에르가오 지역에 크루즈 전용 터미널을 추진 중이며, 군도 국가의 이점인 7,000개 이상의 섬과 해양자원을 활용해 크루즈 선사 유치에 노력
- 동남아시아 국가들과 협력하여 크루즈 관광산업 진흥 도모

2. 주목할 사례[11)]

1) 국내 [12)]

(1) 서울: 한강 유람선 이크루즈

○ '한강 이크루즈'는 이랜드 계열사로 100여개의 한강 유람선 중 현재 활발히 운영 중에 있으며, 다양한 테마의 유람선 코스 컨텐츠를 제공

- 최근 오랜 적자에서 흑자로 전환되어 한강 방문객들의 1%를 유람선 수요로 이끄는 것과 유람선에 대한 심리적 거리를 좁히는 것이 목표
- 한 해 평균 한강 내·외국인 방문자는 총 6,700만 명이며, 그 중 100만명(약 0.1%)이 유람선을 탑승

○ 터미널은 방문객의 접근성이 좋은 한강 둔치에 위치해 있고, 거리상 매표소와 탑승장이 가깝게 위치

○ 일반유람선과 이벤트유람선이 주말, 선셋, 야간 코스 등 운행

- 일반유람선은 2층 규모의 크루즈로 반포대교 등을 순회하며 운항
- 이벤트 유람선은 최근 약 300억 원으로 선적되어 갈라 쇼, 디너크루즈 등의 형태로 운영

○ 유람선 선착장을 부담 없이 방문할 수 있도록 탑승장 건물 2층을 일반 카페로 운영하고 주변과 연계한 이벤트 추진

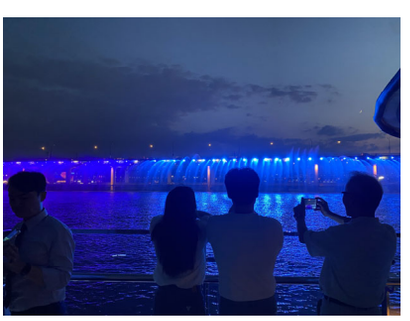
- 주변 음식점 방문 시 할인권, 디너 또는 샴페인 패키지, 유람선을 타며 별자리 보기 체험, 피아노 콘서트, 캔들 라이트 공연 등 프로그램 기획

○ 평일 수요를 유지하기 위해서는 여의도 기업들의 특성에 따라(IFC로 인해 금융업 마이스가 많은 특징) 단체용 갈라 디너를 추진



〈이크루즈 탑승장 외관, 2층 카페〉


〈이크루즈 디너코스 유람선 실내〉


〈이크루즈 반포대교 분수쇼 관람〉

〈그림 3-9〉 이크루즈 탑승 코스 및 이벤트 관람 모습

11) 국내외 주목할 사례는 현 연구지와는 다소 차이가 있으나 각 공간 구성요소와 운영콘텐츠 중심으로 살펴보기 위해 검토
12) 국내 출장결과보고서(2024.8.7.~8.) 바탕으로 구성

(2) 인천: 코마린 웨스트 보트 하우스

○ 인천 송도 센트럴파크 내 웨스트 보트 하우스에는 '수상택시', 이스트 보트 하우스는 '문보트 등 레저시설'을 운영

○ 화려하고 높은 고층빌딩 숲을 배경으로 수상택시를 타고 풍경과 야경을 즐길 수 있으며, 요금은 1회 성인 4,000원으로 수상택시이지만 소규모 유람선과 같이 운영

- 소규모 선착장에서 30분 간격으로 수상택시는 운영되며, 운송수단의 역할이 아닌 유람선 기능으로 활용

○ 센트럴파크의 복합문화공간 트라이볼, 한옥마을, 국립세계문자박물관 등 공원 내에서 체험이 가능하며, G타워에서 바라볼 때 고층 건물 사이 해수로의 수상택시가 지나가는 경관이 이색적임



〈G타워 전망대에서 택시수로〉



〈수상택시 선착장〉



〈수상택시 내부모습〉

〈그림 3-10〉 인천 수상택시 및 주변 시설 모습

2) 국외

(1) 노르웨이 플람(Flåm) 유람선 선착장

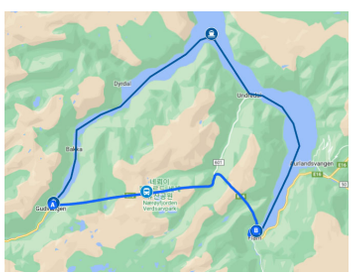
○ 노르웨이 피요르드 투어의 중간 기착지

- 노르웨이에서 가장 아름답고 인기있는 피요르드 중 하나인 네뢰이피요르드(Nærøyfjord)를 유람선 또는 버스를 이용해서 여행할 수 있는 구간

○ 기능적 운송 중심의 철도를 크루즈 운영과 접목시켜 관광으로 전환

- 노르웨이 플람은 송네피오르드(Songnefjord)지역에 위치한 작은 마을로 1940년대 철도가 개통되면서 플람은 교통 요지로 부상하게 되었고, 송네피오르드로 가는 관문 역할

- 1992년 오슬로와 베르겐 사이에 새로운 도로가 개설되면서 승객수가 감소하게 되었고, 경제성 문제로 인해 노르웨이 국영철도(NSB)는 수익성 낮은 노선의 운영을 재검토



자료: 구글맵

〈그림 3-11〉 피요르드 크루즈 네뢰이피요르드 구간

- 지역 주민이 철도 폐쇄 위기에 맞서 철도를 관광노선으로 전환하고 상업적, 재정적 책임을 지겠다고 제안하면서 플람 유람선 선착장 일대가 관광 목적으로 개발추진



자료: Norway's Best 공식 웹페이지

〈그림 3-12〉 플람마을 내 피오르드 유람선 선착장 일대 전경

○ NSB는 철도 운영권 이양 동의와 함께 대형 호텔 건설과 새로운 크루즈 선박 부두 건설 조건을 제시

- NSB는 플람 개발(Flåm Utvikling)과 아우를란 자원 개발(Aurland Ressursutvikling) 회사(현재 Norway's Best Group AS)를 설립하여 크루즈 선착장을 건설하였고, Fretheim Hotel을 매입하여 88개 객실을 추가하여 플람 지역을 매력적인 관광지로 개발

○ 플람 일대의 개발은 대중교통 연계성 강화 및 복합 교통 허브 형성과 함께 관광 인프라를 확충시켜 지역 관광 경제 활성화에 기여

- 선착장은 철도, 도로, 해상 교통을 연결하는 복합 교통 허브이며, 선착장 개발과 함께 버스 노선 확충, 주차시설 확대 등 연계 교통 시스템이 개선되어 관광객들의 이동편의성 증진
- 계절에 관계없이 연중 운영되는 유람선 서비스 제공으로 지역 교통시스템뿐만 아니라 관광산업 또한 안정적으로 운영될 수 있는 기반 마련
- 플람마을 반경 300m 일대에 호텔, 음식점 등 편의시설을 갖추고 있으며, 관광객을 위한 기념품 가게와 버스투어 티켓 판매소 운영, 노르웨이 최대 아웃도어 전문매장(Mall of Norway)등을 운영하여 관광객 편의성 증대



자료: Norway's Best 공식 웹페이지, 연구자 촬영

〈그림 3-13〉 플람마을 방문자센터와 관광 편의시설

(2) 미국 샌프란시스코 pier 39, Blue & Glod Fleet 선착장

○ 주요 관광지점을 연계한 유람선 운영 선착장

- Pier39에서는 Blue & Gold Fleet Bay Cruise가 40년 넘게 운영하고 있으며, 금문교, 알카트라즈 섬, 앤젤 아일랜드 등 샌프란시스코의 주요 관광 지점을 둘러 볼 수 있도록 디자인 됨
- Blue & Gold Fleet는 21척의 선박을 운영하고 있는데, 관광목적의 샌프란시스코 베이 크루즈, 알카트라즈 프롬 더 락(Escape from the Rock) 크루즈, 선셋 크루즈 등을 운행하여 지역 주요 자원과 연계한 관광산업의 발전에 기여

○ 관광 목적을 넘어 지역 교통 인프라 개선에 기여

- Water Emergency Transportation Authority(WETA)와의 계약을 통해 소살리토(Sausalito) 정기 페리선을 운행하고 있으며, 계약을 통해 Harbor Bay, Main Street Alameda, Oakland, Richmond, Seaplane Lagoon, South San Francisco, Vallejo, Oracle Park 등 지역을 운행하여 지역 교통 인프라 개선 기여

○ Pier 39는 기존 어항 시설을 관광지로 개발하여 전통적인 수산업과 현대적 관광산업을 결합한 새로운 경제 모델로서의 역할 수행

- 1978년 사업가 워런 시몬스가 샌프란시스코 베이 지역의 관광산업을 활성화하고 새로운 명소를 만들기 위한 목적으로 옛 선착장을 개조하여 복합 쇼핑몰로 개발
- 쇼핑몰은 금문교와 알카트라즈섬을 조망할 수 있는 지리적 이점을 활용하여 다양한 브랜드 상점, 기념품숍, 레스토랑 등이 입점한 복합시설로 개발
- 샌프란시스코의 해양생태계를 담은 아쿠아리움과 샌프란시스코 베이의

명물인 바다사자 등 자연 명소와 결합하여 계절에 관계없이 꾸준한 관광 수입을 창출하는데 기여

○ 복합쇼핑몰에서 문화예술공간으로 확대

- Pier 39일대를 거리 예술가들이 활용할 수 있는 무료 무대를 제공하거나, 코카콜라, 스마트워터 등의 기업과 파트너십을 맺어 pier 39를 홍보하는 등 복합적인 문화관광 공간으로 운영



자료: Pier39 공식 웹페이지, 더플라이어 샌프란시스코 공식홈페이이지

〈그림 3-14〉 Pier 39와 Blue & Glod Fleet 선착장

(3) 스위스 로잔-우쉬(Lausanne-Ouchy) 유람선 터미널

○ 전통적이고 독특한 증기 유람선 운영으로 높은 관광 매력도 보유

- 레만 호수(Lake Léman)에서 선박운항은 오랜 역사를 가지고 있으며, 유람선 그 자체로 로잔의 관광 명소

• 1823년 스위스 최초의 증기선 “Guillaume-Tell”이 레만 호수에 취항하였



자료: CGN 공식홈페이지

〈그림 3-15〉 벨 에포크 외륜 증기선

으며, 이후 관광산업이 급성장하면서 벨 에포크 시대 디자인의 디젤 보트를 운영

○ 다양한 테마를 통한 프로그램을 운영

- (미식) 선상에서의 점식식사, 와인 크루즈, 퐁듀 크루즈 등
- (문화유산) 오디오 가이드와 함께 헤리티지 투어, 이스케이프 크루즈 등
- 관광지 및 기차 연계 상품, 배우와 함께 살인 & 미스터리 크루즈 등

○ 2020년 이후, 자연 친화적인 하이브리드 선박을 도입하여 생태계 보전 및 환경보호에 기여

○ 로잔과 프랑스 에비앙을 연결하는 국제노선을 마련하여 외국인 관광객 유치에도 성과

- 아름다운 호수 경관과 역사적 유람선이 어우러져 로잔의 도시 이미지를 매력적으로 만들고 있으며, 관광 마케팅에도 큰 기여

○ 호수를 즐기는 다양한 방식의 레저문화에도 기여

- 여객선 터미널 일대는 레만 호수를 따라 마리나 항구, 수상클럽 등이 집적되어 있어 다양한 레저문화와 여가생활을 즐길 수 있는 환경이 조성
- 버디항부터 옛 우쉬항까지 2km 정도 호숫가를 따라 공원과 분수대등이 자리 잡으면서 지역주민과 방문객이 일대를 거닐면서 여유롭게 호숫가를 즐길 수 있는 여건 마련



자료: 오픈스트리트맵, 스위스 관광청

〈그림 3-16〉 스위스 로잔-우쉬 유람선 터미널 일대

3. 시사점

① 크루즈 형태의 유람선

○ 각 지역별로 보유한 유람선 선착장 등을 통해 연안유람선(크루즈) 프로그램을 우선적으로 운영(인프라 구축에 대한 기반시설 재원 확보 어려움)

○ 세계 여러 지역들 또한 작은 규모보다는 크루즈 형태의 유람선을 운항

② 부산지역 용호만 일대에 개발사업 활발

○ 민간, 부산시, 남구청, 부산항만공사 등 용호만 일대에 대한 높은 관심

- 부산은 바다를 끼고 있는 도시로 해안가 주상복합 건설이나 여타 문화관광시설 조성에 활발

○ 이기대와 용호만 부두 일원을 연결하는 콘텐츠가 주목

- 이기대가 가진 자연환경과 주변 도심의 변화 등이 높은 관심도로서 개발사업이 활발

③ 국가차원의 정책방향을 마련

○ 국내는 각 지자체별로 유람선에 대한 정책방향을 마련

- 규모가 작은 형태의 유람선에 취중

○ 국외 정책과 사례들에서는 국가 혹은 주(區)단위에서 유람선 전략을 마련하고 미래 지향 사업으로 추진

- 주요 국가들은 소규모가 아닌 크루즈에 대한 집중

③ 환경을 고려한 유람선 기반시설 조성 확대

○ 아름다운 경관과 볼거리를 가진 지역적 특성을 유람선을 통해 극대화

○ 국내외 주목할 사례 등에는 각 지역마다의 역사적 스토리와 디자인을 갖추고 있어 어디서나 볼 수 있는 국내 유람선과는 차별

○ 국외사례에서는 환경오염과 훼손을 방지하기 위한 하이브리드 형태 유람선을 마련하여 운영

④ 특색있는 연계 프로그램

○ 유람선과 선착장 그리고 프로그램의 연계는 그 지역에서 '꼭 타봐야 하는 이유'를 제공하고 세계적 관광명소화로 발전

○ 주목할 국외사례들은 지역 연계 프로그램뿐만 아니라 국제노선으로 확대하여 국내외 관광객을 유치하는데 성과도모

제4장. 용호만 유람선 터미널 및 부두 여건분석

1. 물리적 여건

1) 공간적 특성



자료: 카카오맵을 바탕으로 저자 작성

〈그림 4-1〉 남구 기준 대상지 입지

(1) 대상지 현황

○ 부산광역시 남구 용호동 959, 963번지 일원에 해당하며 부산 도심 기준, 동남쪽 입지

○ 부산시 남구에 위치한 해안지역으로 부산 주요 연안 지역의 중심에 위치

- 해운대, 광안리로 이어지는 주요 해수욕장과 이기대공원, 다대포로 이어지는 자연공원이 만나는 지점에 위치

○ 대중교통의 접근성은 다소 떨어지나, 자가용으로 접근은 용이한 위치

- 도시철도 2호선 남천역과 도보 약 30분 거리에 위치
- 도시고속도로(번영로)에 인접하고 광안대교 하판의 시점이자 상판의 종점에 위치하여 자가용의 접근은 용이한 편

○ 수영구 및 남구의 대규모 주거단지와 인접하여 지역주민의 관심도가 높은 지역에 위치

- 대상지 인근으로 대규모 주거단지가 조성되어 있어 시설 활용에 대한 주민의 관심도 및 체감도가 높을 것으로 예상

(2) 공간환경 여건

① 표고 및 경사도 분석

○ 대상지 전체가 5.0m 미만의 표고가 낮은 지대에 해당

- 대상지 내에는 5.0m 미만이 18,421㎡(100.0%)로 나타남
- 대상지 내 최고표고는 2.0m, 최저표고는 0.0m로 표고차는 2.0m로 나타나며, 평균표고는 0.3m로 나타남

○ 대상지 전체가 5.0˚미만의 평지에 해당

- 대상지 내에는 5.0˚미만이 18,421㎡(100.0%)로 나타남
- 대상지 내 최고경사는 1.2˚, 최소경사는 0.0˚, 평균경사는 0.4˚

② 토지 소유 및 이용 현황

○ 대상지 전체가 국·공유지에 해당

- 대상지 내에는 공유지가 7,193㎡(39.0%), 국유지가 11,228㎡(61.0%)
- 용호만 유람선 터미널은 공유지이며 용호만 매립부두는 국유지에 해당

○ 대상지 용도지역별 현황

- 대상지 내에는 제3종일반주거지역이 444㎡(2.4%), 준주거지역이 7,216㎡(39.2%), 일반상업지역이 8,595㎡(46.7%), 근린상업지역이 1,590㎡(8.6%), '정보없음'이 576㎡(3.1%)

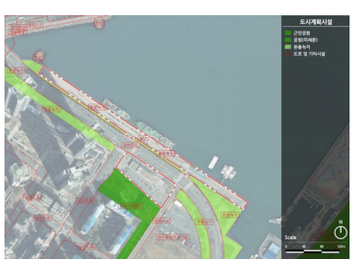
○ 용호만 유람선 터미널은 준주거지역이며 용호만 매립부두는 일반상업지역

③ 지목 현황

○ 대상지의 지목은 잡종지 및 대지, 일부 공원으로 구성

- 대상지 내의 지목은 잡종지 11,228㎡(61.0%), 대 7,159㎡(38.9%), 공원이 34㎡(0.2%)
- 필지수로는 잡종지 1개, 대 1개, 공원 1개

○ 용호만 유람선 터미널은 대지이며 용호만 매립부두는 잡종지[13]와 일부 공원으로 구성



자료: 브이월드

〈그림 4-2〉 남구 기준 대상지 입지

④ 도시계획시설 현황

○ 용호만 매립부두가 도시계획시설 상 항만시설로 결정

- 대상지 내에는 항만 11,256㎡(1개소, 61.1%), 공원(미세분) 5㎡(1개소, 0.0%), 도로 3㎡(1개소, 0.0%)로 나타남

○ 향후 용호만 매립부두의 시설 변경 등을 이행하기 위해서는 규모·조건[14] 등에 따라 도시관리계획 변경 등의 행정 절차가 동반 필요

(2) 해양환경 여건

○ 용호만 매립부두 앞 해양지역은 어업활동보호구역, 해양관광구역, 항만행정구역 등으로 지정

○ 연안의 수질은 대체로 양호한 편이나, 8월 여름철 간헐적으로 오염지수가 높아지는 상황

13) 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행령」 제58조에 따라 '공항시설 및 항만시설 부지'는 잡종지에 해당

14) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 제25조에 따라 ' 단위 도시 · 군계획시설부지 면적 또는 법 제40조의5에 따른 도시 · 군계획시설입체복합구역(이하 "입체복합구역"이라 한다) 면적의 5퍼센트 미만의 변경인 경우' 등의 조건에서는 도시계획위원회 심의를 거치지 않아도 되며, 해당 법률 조항의 조건에 충족되지 않을 시 도시계획위원회에서 도시관리계획 변경 심의를 득해야 함



자료: 연안정보사이트 바탕으로 저자 구성

〈그림 4-3〉 해양환경 현황

2) 접근성 여건

(1) 대중교통 접근성

○ 대중교통 중 도시철도 2호선을 활용하여 접근가능

- 도시철도 2호선 남천역 및 경성대·부경대역에서 하차하여 대상지까지 이용하는 것으로 하차 후 도보로 접근 시 약 30분소요 예상
- 도시철도 이용 시 버스 및 택시 등의 대중교통 수단으로 환승 필요

○ 대상지를 지나는 시내버스는 583번 단일 노선

- 해당 버스의 기종점은 자성대와 용당동으로, 총 4대의 버스가 약 25분 간격으로 운행 중

○ 대상지를 지나는 마을버스는 남구2 단일 노선

- 남구2 마을버스는 오륙도 선착장을 출발하여 우암동을 경유하여 다시 돌아오는 버스로 용호만 유람선 터미널을 경유



자료: (배경지도) 구글맵, (도보시간)카카오맵」을 바탕으로 저자 작성

〈그림 4-4〉 대중교통 접근성(도시철도 및 버스노선)

(2) 투어버스 접근성

○ 부산시는 현재 2가지 노선[15]의 시티투어버스를 운영 중에 있으며, 그 중 그린라인 코스가 용호만 유람선 터미널을 경유

- 그린라인은 50분 간격 9회 운행 중으로, 상당 수 관광객이 시티투어버스를 이용해 용호만 유람선 이용



자료: 「(배경지도) 구글맵, (그린버스 노선)부산시티투어버스 홈페이지」를 바탕으로 저자 작성

〈그림 4-5〉 시티투어버스 접근성

○ 남구에서 운영하는 '유엔美오륙도 남구투어버스' 노선이 대상지 경유

- 부산시티투어와 별도로 남구에서 운영하는 '유엔美오륙도 남구투어버스'를 통해 본 대상지 접근 가능
- '유엔美오륙도 남구투어버스'는 부산역을 출발하여, 유엔기념공원, 다이아몬드베이 요트체험, 오륙도스카이워크, 대연문화골목 등 경유
- 본 사업은 남구지원으로 민간이 위탁하여 운영 중이며, 이용료는 3만4천원에 해당

15) 부산역에서 해운대 방향을 운행하는 레드라인 코스와 부산역에서 오륙도 방향으로 운행하는 그린라인 코스 운영 중(용호만에서 송정 방향으로 운행하는 블루라인이 존재하나 현재 잠정 운행중단 상태)

3) 주변환경 및 관광자원 여건

(1) 주변 주거환경

○ 대상지의 행정동인 용호1동의 인구는 42,353명[16]으로 남구 소속 행정동 중 가장 인구수가 많은 행정동에 해당

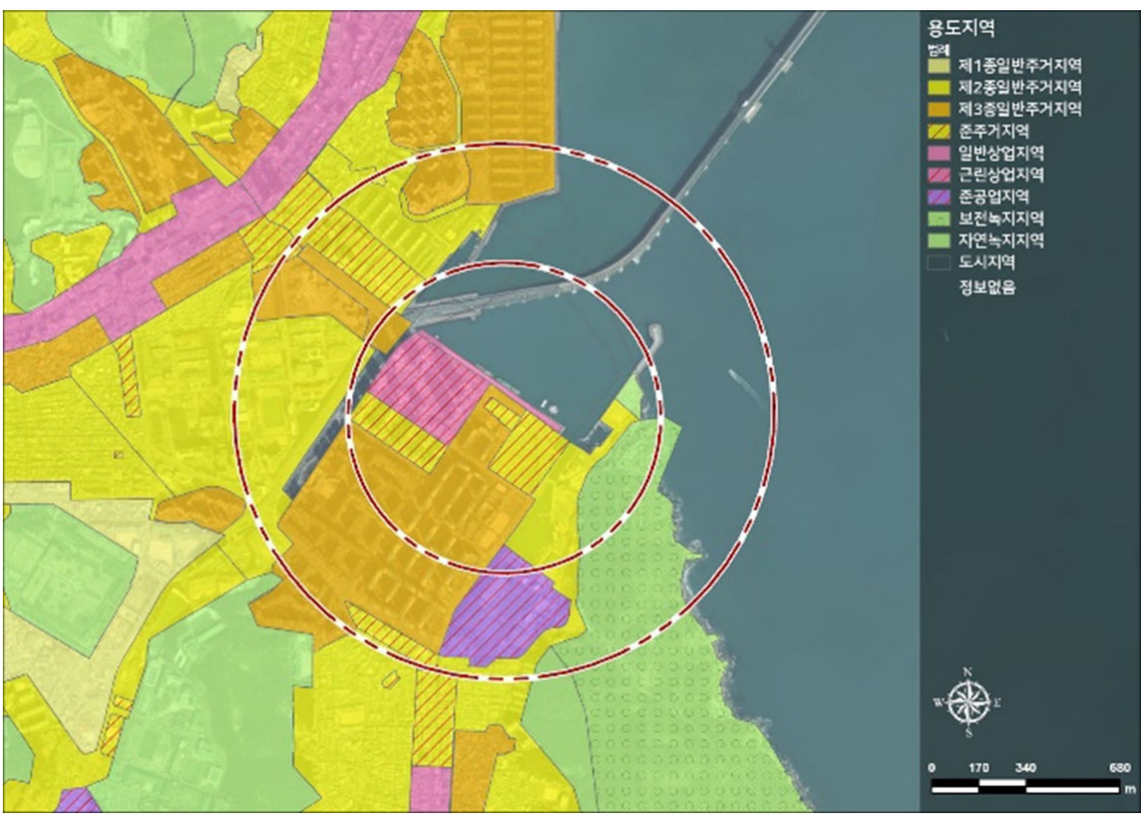
- 용호1동은 17,168세대, 42,353명 거주
- 남구 전체의 인구는 255,387명이며, 인접한 수영구의 인구는 172,651명

○ 대규모 주거단지와 인접한 대상지

- 대상지 인근으로 LG메트로시티(7374세대), W아파트(1,488세대), GS하이츠자이(1,149세대) 등 대규모 주거단지 형성

○ 인근 상업시설로 W아파트 내 대규모 상업시설 입지

- W아파트 상가에 마켓, 각종 병원, 의료·식료품점. 카페 및 어린이시설 등 대규모 상업시설 입지



자료: 브이월드

〈그림 4-6〉 대상지 인근 용도지역

16) 2024년 9월 기준, 「국가통계포털 부산광역시 인구현황」

(2) 주변지역 개발 여건

○ 대상지 주변으로 부산시 및 남구청, 부산항만공사 등 다양한 주체별 개발계획 수립 중

- 부산시는 '부산 해양문화관광 특구 조성계획'을 통해 용호부두 항만재개발사업, 이기대공원 문화예술공원 조성, 복합문화시설 건립 등을 계획
- 부산시 남구청은 '항만시설마리나 환경 조성'을 위한 노력
- 부산항만공사는 '용호만 부두 활성화 수정계획(2024)'을 추진

○ 대상지 인근은 부산시 내에서 주거입지의 선호도가 높은 지역으로 대규모의 주거단지 조성 추진

- '남천메가마트' 부지의 주상복합아파트 건설 확정
- 대규모 주거단지인 LG메트로시티의 재건축 및 리모델링 계획이 수년간 지속적으로 논의
- 그 외에도 인근 지역에 주거단지 조성 건설에 대한 검토가 진행

○ 교통망 확충 계획

- 대상지 인근으로 트램 설치, 황령3터널 공사 등의 교통망 및 인프라 확충 이슈가 존재



자료: 부산시, 남구청, 부산항만공사 내부자료

〈그림 4-7〉 대상지 주변 개발현황

(3) 주변 관광지 현황

○ 대상지는 해안에 위치하여 자연경관이 우수하며, 인근 해안지역의 관광지와의 높은 연계도 보유

- 대상지 북쪽으로 광안리해수욕장, 남쪽으로 이기대공원 및 오륙도가 위치하여 해당 지역과 연계한 관광벨트 조성 가능

○ 인근 문화·관광지, 대학로 등과의 연계성 활용 가능

- UN기념공원, 부산박물관, 황령산전망대, 대학로 등 국내외 관광객의 선호도가 높은 지역과 인접한 대상지의 특성을 고려한 활용 방안 모색 필요



자료: 부산시, 남구청, 부산항만공사 내부자료

〈그림 4-8〉 주변지역 관광지 현황

2. 비(非)물리적 여건

1) 유람선 운영 특성

(1) 탑승객 현황

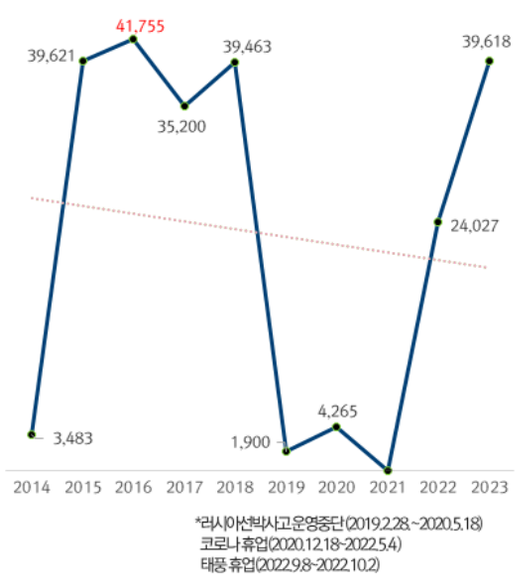
○ 용호만 매립부두에서 유람선을 민간이 위탁받아 운영
- ㈜삼주다이아몬드에서 부산시와 10년 계약을 통해 운영 중

○ 유람선 운항은 평일/주말로 주간투어 야간투어로 운항하며 2024. 9월기준 요금이 인상되어 4만원 수준
- 운항시간은 50분 소요되며 대체로 오후시간대와 저녁시간대를 활용하여 오륙도코스와 해운대코스를 운항

○ 2014년 이후 유람선 운항으로 탑승객이 증가하였으나 중요 이슈로 인해 감소 그리고 다시 회복하는 형태
- 2019년~ 2021년 COVID-19 기간 운항이 전면 중단되고 러시아 선박 관련 선박사고로 인해 일정기간 운항 중단

○ 2023년 운항 실적은 39,618명으로 집계되나 감소추세
- 2014년 3,483명에서 2015년 최고치인 41,755명, COVID-19기간 4,000명(2020년) 등 집계
- 2023년 기준 부산비짓패스(2023.2.시작)를 이용한 탑승객은 20,141명, 그 외는 개별적인 탑승객 수는 19,477명





자료: 부산시 내부자료 바탕으로 재구성

〈그림 4-9〉 용호만 유람선 운항코스 및 연도별 이용객 현황

(2) 운영구조

○ 유람선 터미널은 부산관광공사가 위탁받아 사업 운영·관리
- 1년 단위로 사업비를 지원받고 매년 운영과 관련하여 부산시에 실적보고

○ 2023년 기준, 4억 1천만 원이 위탁사업비로 지원
- 운영비는 인건비, 일반운영비, 국내여비, 수선유지교체비 등 부산관광공사 내 2명의 인건비와 유람선 운영 수선 및 활성화에 필요한 경비로 사용

○ 터미널 3층 임대료, 매립부두 사용료 그리고 부설주차장 운영으로 인한 순 수입은 약 129백만 원
- 전체 252백만 원에서 관리비용과 부설주차장 조성으로 인한 수입금의 50%는 교통사업특별회계 수입조치됨에 따라 제외

〈표 4-1〉 용호만 유람선 터미널 및 부두 운영 수입·지출현황

구분	수입	지출	비고
부산시 대행 사업비	410,000,000원	410,000,000	인건비 및 사업관련 운영비
임대 및 주차장 운영비	252,000,000원	123,000,000	관리비용 및 교통사업특별회계 (50%)

자료: 부산시 내부자료를 바탕으로 재구성(십만 원 단위는 제외한 금액으로 정리)

○ 현 탑승객 실적은 유람선으로서 경쟁력을 확보하지 못했다는 증거
- 2023년 39,618명은 1달 3,301.5명, 1일 110명(30일)으로 계산가능
- (2023년 기준) 90인승 유람선이 1일 기준 평일 4회, 주말 5회를 운항하는 것을 고려할 때 거의 하루에 한번 밖에 운항하지 못하는 수준
- 이는 부산 내 타 요트 혹은 리버크루즈 등이 2회 운항할 때와 같은 수준

○ 수익구조 또한 변화가 필요한 수준
- 단순히 탑승객 수만으로 계산해 봤을 때 약 11억 원이 판매수익 39,618명 * 30,000원(어른기준) = 1,188,540,000원(99,045,000/1달)
- 그 외 인건비 및 기타 일반관리비 등을 고려할 때 민간기업의 경우 수익창출의 목적 달성은 어려운 상황

2) 설문조사 분석

(1) 개요

○ 용호만 유람선 운항(부두)과 터미널 활성화를 위해 탑승객과 비탑승객 대상으로 설문조사를 실시

- 연구목적을 달성하기 위해 응답자의 일반적 특성, 용호만유람선 탑승경험, 터미널 방문경험, 용호만 일원(예.이기대 일원)에 대한 방문경험, (비탑승자)탑승하지 않는 이유와 의지 등 그리고 용호만 유람선 활성화에 대한 의견을 중점으로 구성

○ 조사방법

- 조사대상: 내·외국인 관광객, 부산시민, 지역민, 운영자로 총 1,026명
- 조사방법: 각 대상별 구조화된 설문지를 구성하여 일대일 개별면담조사
- 조사장소: 용호만 유람선 터미널 인근 관광지, 수영구/남구일대 등
- 분석방법: SPSS25.0을 활용하여 빈도분석, 교차분석, 빈도분석, IPA분석

〈표 4-2〉 조사설계

구분	내용
조사 대상	내·외국인·시민 500명
	남구·수영구 지역주민 250명
	운영자 24명
조사 방식	구조화된 설문지를 활용한 일대일 면접조사
조사 기간	2024.08.21. ~ 2024.09.03.

〈표 4-3〉 설문조사 질문내용

조사내용	세부항목
일반특성	• 성별, 연령, 거주지
유람선 탐승경협	• 유람선 탑승경험 및 목적 • 유람선 이용행태(코스, 소요시간, 체기기간, 탑승인원 등) • 유람선 탐승 만족도 및 중요도 • 터미널(3층 건물) 방문유무에 따른 만족도/입점시설에 대한 의견 등
용호만 유람선 일원 (예. 이기대) 방문형태	• 방문목적, 횟수, 체류시간, 접근 교통수단, 목적, 방문경로 등 • (비탑승자) 탑승하지 않는 이유와 향후 이용목적 등
용호만 유람선 활성화 방안	• 용호만 유람선의 관광요소 정도, 필요도를 강화하기 위한 보강 • 활성화를 위한 정책방안

주: 대상별 설문지 일부분은 상이(부록 참고)

(2) 분석 결과

① 인구통계학 특성

○ 부산시민, 내·외국인관광객, 지역주민별 차이

- 총 1,000명 중 부산시민 272명, 내외국인 관광객 478명 그리고 지역주민 250명이 응답
- 내외국인 관광객의 20대~30대가 많은 비중을 차지
- 운영자는 전문가, 운영자, 공무원 등 참여로 50대 비중이 높게 차지

○ 응답자 거주지에서 내국인 관광객은 경상권 16.7%로 가장 높았으며 국외관광객은 아시아가 28.7%, 아메리카가 26.2%로 높게 차지

〈표 4-4〉 응답자 인구통계학적 특성

(단위: 명, %)

구 분		부산시민		내외국인 관광객		지역주민		운영자	
		빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
전체(1,000명)		272	100.0	478	100.0	250	100.0	24	100%
성별	남성	112	41.2	218	45.6	123	49.2	19	79.2
	여성	160	58.8	260	54.4	127	50.8	5	20.8
연령	29세 이하	57	21.0	132	27.6	46	18.4	3	12.5
	30대	54	19.9	139	29.1	43	17.2	4	16.7
	40대	42	15.4	82	17.2	47	18.8	3	12.5
	50대	53	19.5	66	13.8	57	22.8	12	50.0
	60대 이상	66	24.3	59	12.3	57	22.8	2	8.3

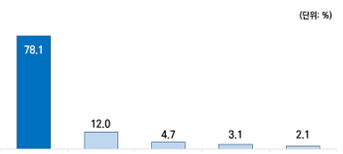
② 탑승객 관광행태

○ 전체 응답자 중 362명으로 조사

- 부산시민은 122명, 내국인 78명, 외국인 150명, 지역주민 12명[17]으로 조사
- 외국인 관광객이 특징적으로 아메리카(50%), 아시아(38.7%) 순이며 내국인과 부산시민은 전체특성과 유사

○ 대상별 유람선 탑승은 처음인 것으로 조사, 탑승경험에서 용호만 유람선과 해운대유람선이 응답률이 높게 나타나

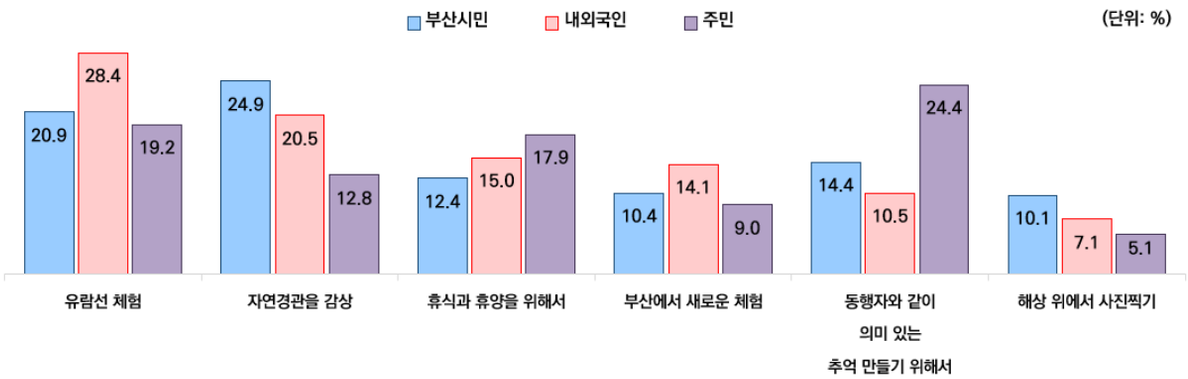
○ 유람선 탑승 목적으로는 다소 차이가 발생



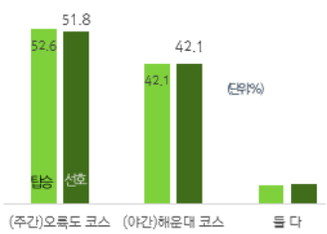
〈그림 4-10〉 유람선 탑승경험_외국인

17) 지역주민은 탑승자가 12명으로 x^2(p)값이 유의하지 않게 나타나 참고용으로 활용하며 특이한 사항만 기술

- 부산시민은 '자연경관을 감상'이 24.9%, 내외국인은 '유람선 체험' 28.4%, 주민은 '동행자와 같이 의미 있는 추억 만들기 위해서' 24.4%를 차지



〈그림 4-11〉 대상별 용호만 유람선 탑승 목적



〈그림 4-12〉탑승 및 선호루트_부산시민

○ 이용 코스에서 또한 오륙도 코스를 많이 이용하고 선호도도 오륙도 코스가 높게 나타나

○ 유람선 탑승지 체류는 내·외국인은 2시간~4시간까지 머무르는 반면 부산시민은 2시간미만, 동승자는 친구와 배우자와 함께가 공통적으로 나타나

- 부산시민은 2시간(41.8%)과 1시간 미만(36.1%)으로 응답한데 비해 외국인과 내국인 관광객은 2시간(38%_외국인), 4시간미만(31.3%_외국인)순
- 체류시간 차이 이유로는 내·외국인은 인근식당 혹은 휴게실 편의시설이용과 별빛공원 일대 산책이 1순위고 부산시민은 휴게실이용이 높게 나타나
- 부산시민은 유람선 탑승 후 이기대 일원을 산책하는 것으로 드러나

○ 지역주민은 4시간미만 머무르며 요트타기와 이기대 관광이 방문의 주요 목적

○ 내국인관광객은(부산시민 포함) 자가용, 외국인관광객은 대중교통(62.7%)으로 접근하며 주변인소개(부산시민)와 인터넷(내·외국인 관광객)이 특징

○ 지역주민 12명 응답에서 58.3%가 인터넷을 통해 정보를 획득

③ 탑승객_터미널(3층 건물) 경험

○ 터미널 이용에 대한 전반적으로 3점수준이며 청결도가 가장 높은 만족도를 중요도로 나타났으나 부산시민은 '유람선 탑승과의 연결성'이 가장 중요하

다고 응답

○ IPA분석결과는 대상별로 동일하게 중점 및 점진적 개선사항으로 '터미널 내 다양한 볼거리'와 '매표소 등 시설의 충실성'으로 응답

○ 입점시설물에 대한 의견은 공통적으로 다양한 카페/문화시설/음식점 순

④ 탑승객_용호만 유람선 활성화

○ 관광요소로서 필요한 부분으로 모두 인식하고 강화하기 위한 방안으로는 대체적으로 탑승장까지의 접근성이 가장 중요

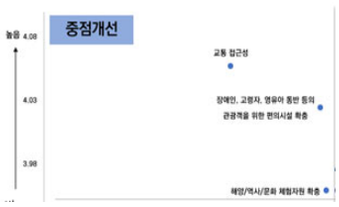
- 내국인 관광객은 탑승장까지의 편리한 접근성과 다양한 운항코스 및 시간대, 해상위의 다양한 프로그램 순
- 외국인 관광객은 탑승장까지의 편리한 접근성과 매력적인 홍보 및 마케팅 활동, 해상위의 다양한 프로그램 순
- 부산시민은 매력적인 홍보 및 마케팅, 탑승장까지의 편리한 접근성, 편의시설 확보 순
- 지역주민은 다양한 관광연계 프로그램, 탑승장까지의 편리한 접근성 순



〈그림 4-13〉 필요도를 강화하기 위해 보강되어야 할 부분_외국인 관광객

○ 관광활성화를 위해 중점을 두어야 할 부분으로 다소 차이는 있으나 야간명소로서 만족하며 교통접근성이 중요하다는 결과

- 부산시민은 야간명소로 랜드마크 조성, 이기대 등 주변관광지와의 연결성 순으로 만족
- 외국인관광객은 이기대 등 주변관광지의 연결성, 주변 보행인도 및 자전거도로 정비에 만족
- 내국인 관광객은 야간명소로 랜드마크 조성, 수변경관개선, 주변보행인도



〈그림 4-14〉관광활성화 IPA(중점)_부산시민

및 자전거 도로 정비에 만족

- 지역주민은 해양/역사/문화 체험자원 확충, 야간명소로 랜드마크 조성에 만족하는 것으로 조사

○ IPA분석결과, 홍보마케팅활동과 교통접근성 개선이 중요

- 내국인관광객은 중점개선으로 홍보마케팅활동 다각화
- 외국인관광객은 중점적으로 교통접근성, 해양/역사/문화 체험자원 확충
- 부산시민은 교통접근성, 관광약자 편의시설 확충, 해양/역사/문화 체험자원을 중점개선사항으로 응답
- 지역주민은 홍보마케팅 활동 다각화, 다양한 해양레저스포츠 시설확충, 교통 접근성으로 응답

⑤ 비탑승객_용호만 유람선 일원(예. 용호만 별빛공원, 이기대 등) 방문[18]

○ 방문횟수에서 부산시민 2회, 내외국인관광객은 1회순이며 목적은 이기대 관광 목적이 주요

- 내국인관광객은 수변경관감상, 외국인관광객은 부산투어버스 레드라인 코스가 두 번째 목적으로 주목

○ 일원 체류는 전체가 4시간미만이며 접근은 자가용(외국인은 부산시티투어버스), 정보 획득은 다소 차이

- 부산시민은 주변소개와 인터넷 순, 내국인관광객은 관광공사 홈페이지와 주변소개/인터넷 순, 외국인관광객은 인터넷

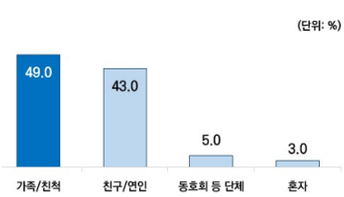
⑥ 비탑승객_이용하지 않는 이유

○ 응답자 특성은 외국인관광객 150명, 내국인관광객 100명, 부산시민150명

○ 비탑승 이유로 모두 '유람선이 있는지 몰라서'로 응답하였으며 향후 유람선 이용 의향에는 긍정적이며 누군가와 함께 탑승의도

- 2순위는 내외국인 관광객은 '이용할 시간과 경제적 여유가 없다'라고 응답했다면 부산시민은 '재미가 없을 것 같아서'라고 응답
- 향후 동승자는 내국인과 부산시민은 가족/친척, 외국인은 친구/연인 순

○ 향후 이용 목적으로는 '여유있는 휴양휴식', '이기대·오륙도를 바다에서 감상하기 위해'가 주요하게 도출



〈그림 4-15〉향후 용호만 유람선 이용 유형_내국인

18) 방문자수가 내국인 40명, 외국인 6명, 부산시민 106명으로 외국인은 참고용으로 활용

⑦ 비탑승객_유람선 활성화 방안

○ 유람선은 관광요소로서 필요하며 강화방안으로는 모두 탑승장까지의 편리한 접근성과 매력적인 홍보 및 마케팅활동을 만족

○ 전반적인 관광활성화를 위한 IPA 분석에서 중점개선안으로는 홍보 및 마케팅 활동, 교통접근성, 체험자원 확충이 중요하게 드러나

- 외국인관광객은 해양/역사/문화 체험자원 확충
- 내국인관광객은 교통접근성과 홍보 및 마케팅활동
- 부산시민은 홍보 및 마케팅활동

⑧ 비탑승_지역주민 특성

○ 응답자250명 중 238명이 미탑승경험을 보유

○ 용호만일원(예. 이기대 및 용호별빛공원) 방문 특성

- 경험유무에 있다가 43.3%, 목적으로는 이기대관광 목적, 수변경관감상, 식사 순
- 체류는 2시간 미만이며 자가용이 52.4%, 주변소개로 정보 획득

○ 방문하지 않는 이유에는 '알고는 있으나 관심이 없어서', '유람선이 있는지 몰라서'가 주요하며 향후 탑승의도가 낮은 것으로 나타나 주목

- 29세 이하는 '알고 있으나 관심이 없어서'가 상대적으로 낮게 나타나 인식의 전환이 될 수 있는 전략이 필요



〈그림 4-16〉 용호만 유람선을 이용하지 않는 이유_지역주민

○ 향후 이용 탑승 특징에는

- 향후 탑승 시는 가족/친구, 친구/연인과 함께하며 여유 있는 휴양휴식과 이기대·오륙도를 바다에서 감상하기 위해 탑승하겠다는 목적으로 다른 응답자와 동일함을 주목
- 기대하는 부분으로는 해양경관감상이 41.2%, 선상에서의 추식경험이 그 다음 순

○ 유람선 일대가 부산관광요소르 필요하다고 느끼며 탑승장까지의 편리한 접근성, 매력적인 홍보 및 마케팅 강화의 필요성을 강조

○ 전반적인 관광활성화를 위해서는 '교통접근성'과 '야간명소로 랜드마크 조성'을 중점적으로 개선 순

○ 관광활성화를 위해 장기적으로는 다양한 해양레저스프츠 시설확충, 해양/역사/문화 체험자원 확충, 유람선 선착장 계류시설 확충, 수변경관 개선이 필요하다고 조사

⑨ 운영자_공간운영에 대한 의견

○ 운영자 26명 대상 설문조사 실시에서 터미널 및 부두 공간 운영에 대한 인식을 조사

○ 전체 만족도는 3점이 되지 않은 낮은 평가

- 가장 낮은 만족도는 '부두 내 즐길거리'로 나타났으며 '유람선 터미널의 전략적 운영'이나 '터미널로서 충분한 기능을 하지 못한다'는 인식에 비해 상대적으로 '유람선(배)의 매력성'은 높게 평가

○ 공간운영에서 중요한 요소는 '터미널과 유람선 탑승 간의 접근성'이 가장 중요하다고 인식

3) BSC 분석

(1) 개요

○ 제2장을 통해 BSC에 대한 개념과 분석틀을 마련

- 고객관점: 편리성, 환경성, 연결성, 만족성
- 주민관점: 사업영향, 환경영향, 주민역량
- 운영자관점: 리더역량, 인재양성, 프로그램 개발 노력

○ 각 관점별 설문조사를 실시

- 고객관점은 내·외국인과 부산시민을 포함하여 362명, 주민관점은 12명,

운영자관점은 24명

- 비탑승객은 제외되고 탑승객 응답만 분석에 사용

○ BSC 개념을 적용하는 데는 세부적인 항목을 평가하여 향후 용호만 유람선 터미널과 유람선 운항에 발전 방향과 전략을 제시하는데 목적

〈표 4-5〉 BSC를 적용한 성과측정 항목

관점	항목	세부항목
고객관점	편리성	유람선 정보안내, 티켓시스템, 휴게시설 및 위락시설이용, 안전시설 등
	환경성	• 매력도: 홍보마케팅, 주변경관 우수, 프로그램, 직원친절, 특색있는 기념품, 노선(코스), 이용요금 매력성 • 청결도 (유람선 터미널, 부두, 유람선 내)
	연결성	관광지와 연결, 유람선 접근성, 대중교통과의 연결
	만족성	탑승 체험 만족, 재방문의지, 주변사람 추천의지
주민관점 (학습 및 성장)	사업영향	관광객증가 및 환영 정도, 유람선에 대한 자긍심, 교통시설 및 편의시설 개선, 지역전체의 성장, 소득증대기회, 일거리 생성
	환경영향	자연환경 훼손 정도, 유람선으로 인한 오염, 거주환경의 개선
	주민역량	사업목적 이해, 운영자와의 지속적인 관계, 유람선 운영에 대한 만족
운영자관점 (내부프로세스)	리더역량	운영 전문성, 경영능력, 상품개발력, 지역사회 봉사정신, 유람선 환경에 대한 이해
	인재양성	인력양성 노력, 인센티브 마련, 서비스 전문교육
	프로그램개발	전달방식 다양화, 모니터링 후 개선노력, 이벤트 개발, 주변과의 연계 프로모션 개발

주: 신뢰도에 있어 응답자 수가 충분치 못한 부분 발생하나 본 연구에서는 항목 당 평가점수에 한정하여 데이터를 해석

(2) 결과

① 고객관점

○ 고객관점은 부산시민, 내외국인 관광객 362명을 통해 BSC 항목별 평가

○ 각 문항별 만족도로 평가했을 때 5점 평균에서 다소 낮은 평가

- 만족성이 가장 높게 3.8점, 연결성(3.8), 환경성과 편리성(3.6) 순

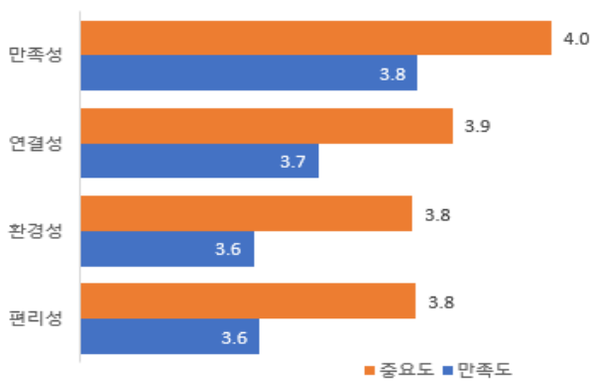
○ 편리성 항목 중 티켓구입시스템이 가장 높은 반면 유람선 정보안내가 가장 낮은 평가

○ 환경성 주변 자연경관 우수가 가장 높은 반면 이용요금과 프로그램의

매력성과 독창성이 낮게 평가

○ 연결성은 주변관광지와 연결성, 유람선 탑승까지 연결은 높은 평가점수를 가졌으나 유람선까지 오고가는데 교통수단이 낮은 평가

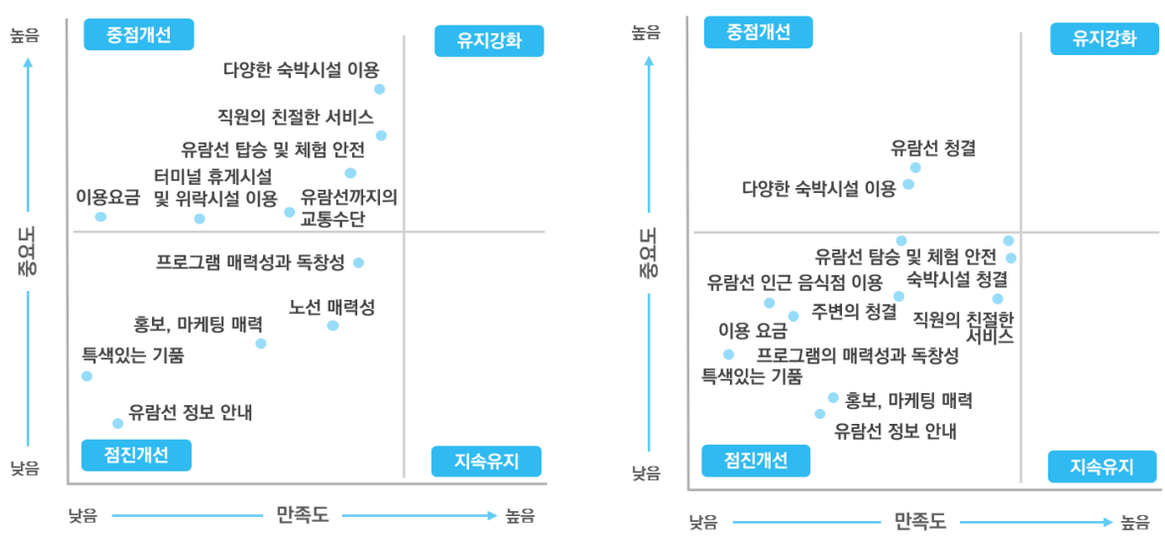
○ 만족도는 고객관점 항목 중 가장 높은 점수로 평가



〈그림 4-17〉 BSC_고객관점 항목별 평가

○ 중요도 부분에서는 고객만족도가 가장 중요하며 연결성 그리고 환경성/편리성 순

- 편리성에서는 다양한 숙박시설 마련이 가장 중요, 환경성에는 전체 항목이 유사하나 자연경관우수한 점과 유람선 청결이 중요하다고 인식
- 연결성 항목 중 주변관광지와의 연결성이 중요한 것으로 평가



〈그림 4-18〉 BSC_부산시민 및 내외국인 관광객 IPA분석

② 지역주민관점

○ 탑승경험을 가진 12명의 거주민은 용호만 유람선 일대에 대해 높게 평가

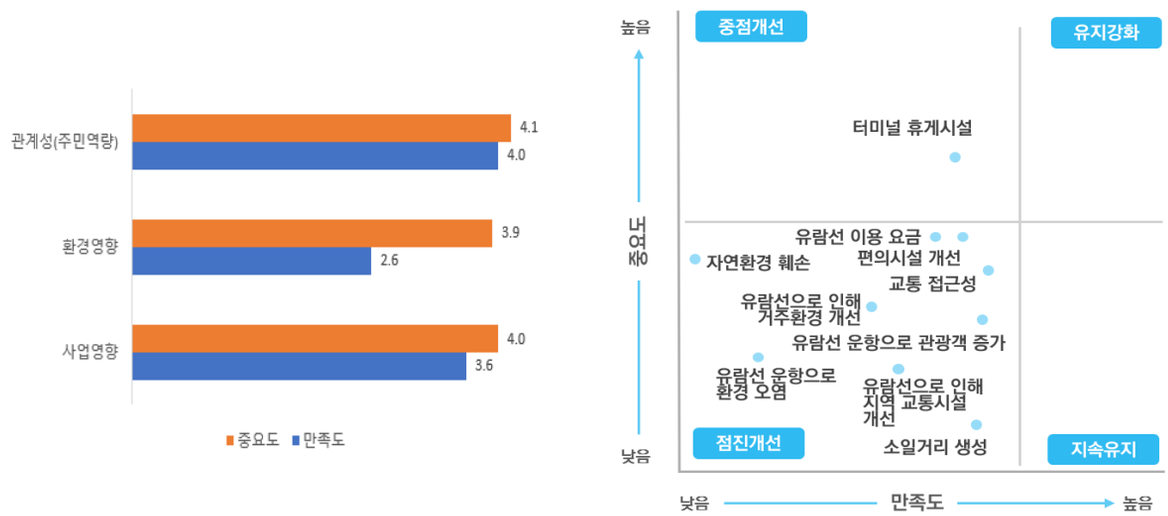
○ 항목별 평가에서 전체 5점 만점에 4점 이상으로 평가되었으나 환경영향에 대한 항목이 낮게 평가

- 사업영향은 3.6점, 환경영향은 2.6, 관계성은 4.0 그리고 만족성은 4.2

○ 사업영향의 항목 중 용호만 유람선으로 인한 지역 교통시설 개선이 가장 낮게 평가되고 지역이 전체적으로 성장을 높게 평가

○ 환경영향은 가장 낮은 평균점을 보였으며 유람선으로 인해 자연환경 훼손이 심하다고 평가한 반면 거주환경 개선에는 비교적 높은 평가

○ 관계성 즉, 주민역량부분은 운영노선의 만족도와 사업목적에 대한 이해도는 높은 반면 운영자와의 지속적인 관계를 가짐에 있어서는 낮은 평가



〈그림 4-19〉 BSC_지역주민 항목별 평가 및 IPA분석

③ 운영자 관점

○ 유람선 터미널 및 유람선 운항의 운영자, 관련 공무원, 전문가 그리고 민간사업자가 평가에 참여

○ 전체적으로 낮은 평가로 사업의 지속성이 3.2, 인재양성 노력 3.0, 리더역양 2.9 그리고 프로그램 개발이 가장 낮은 2.8로 나타나

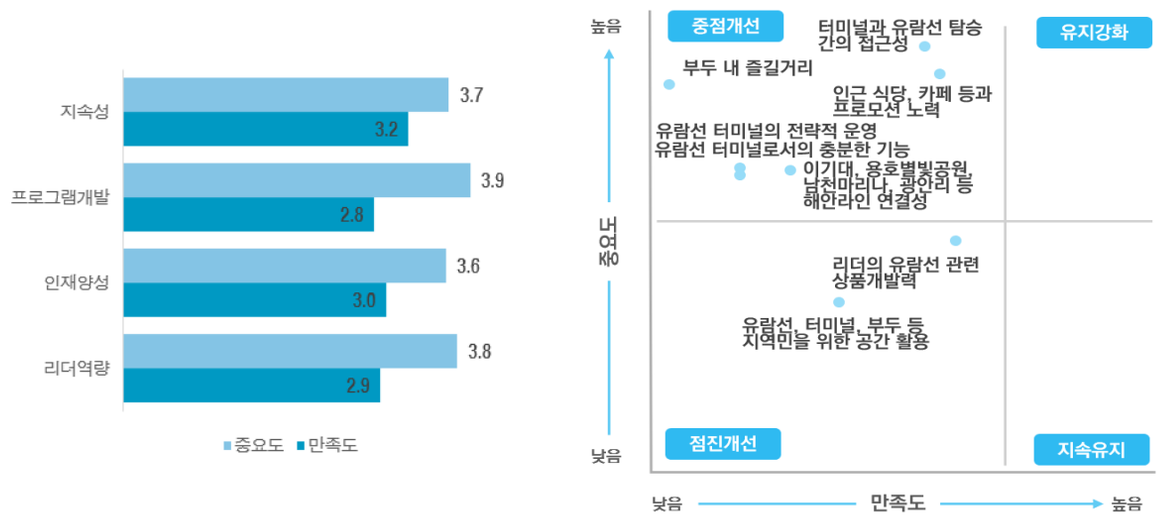
○ 지속가능한 관광태도에서 현재와 미래를 위한 바다환경보호 평가가 가장 높은 반면 규제는 관광개발로 인한 부정적 영향을 감소시키는데 필요가 가장 낮은 평가

○ 인재양성은 전체적으로 낮은 편, 항목에는 유람선 및 관광서비스 전문교육

이 높은 반면 교육참여 인센티브 마련이 가장 낮은 평가

○ 리더역량 5개 항목이 전체 낮은데 유람선 관련 상품개발력이 상대적으로 낮게 평가되고 유람선 환경에 대한 이해력은 3.09

○ 가장 낮은 평가를 받은 프로그램 개발 항목에서 프로그램 전달방식 다양화와 이벤트 개발노력이 인근식당/카페등과의 프로모션 노력은 상대적으로 낮게 평가



〈그림 4-20〉 BSC_운영자 항목별 평가 및 IPA분석

4) 전문가 의견조사

(1) 개요

○ 본 연구는 용호만 유람선 터미널과 부두 활성화 방향을 제시하는 것이 목적으로 지역의 관련 전문가 대상 의견조사를 실시

○ 의견조사는 2024년 8월16일부터 1주일 간 각 장소와 시간을 개별적으로 정하고 연구목적, 질문내용 그리고 답례금을 제공,

- 반구조화된 질문을 기초하여 면담 시 여러 질문으로 확장

• 질문은 용호만 유람선 전반에 걸친 문제점, 유람선 운항에 대한 개선사항과 향후 발전방향이 주요

〈표 4-6〉 의견 조사 개요

조사방법	반구조화된 질문지를 이용하여 인터뷰 조사
조사대상	지역전문가 및 민간사업자
조사기간	2024.8.16. ~ 23.
조사현황	8명(관련 전문가 3명, 민간 5명)

주: 인터뷰 대상은 유람선 운항과 관련한 민간사업자, 최초 용호만 유람선 조성에 참여한 전문가 및 관련연구자, 타 지역에서의 유람선 운영자

○ 의견조사는 키워드 중심으로 정리

○ 현재 터미널과 부두가 주변지역과 고려되어 개선 필요

- 임시 터미널 기능을 하고 있는 부두 일원을 실질적으로 기능을 할 수 있도록 공간으로 전환
- 터미널 건물의 외관 및 경관감상에도 좋은 위치적 특성을 개선 등

○ 유람선 탐승을 위해 '왜 와야만 하는지'에 대한 매력성 보완 등 필요

- 유람선 탐승과 터미널 방문이 목적이 아니어도 그 주변 방문으로 유람선을 타 볼 수 있는 환경 필요

〈표 4-7〉 전문가 의견조사 종합

키워드	주요내용
유람선 터미널 공간 다양화	• 주변 주거시설을 고려하여 관광목적이 가능할 수 있는 기능의 시설로 변화필요 • 현재 터미널 건물은 교육목적으로 활용하여 시너지 효과 창출 • 옥상은 넓고 시야가 확보되는 경관을 갖추고 있어 더 효과적인 방안 찾아야 함 • 유람선 터미널로서 기능을 갖추기 위해서는 육교나 이동성을 확보 필요(만약 유람선터미널로 이용한다면 골프카트를 이용하는 것도 방법)
부두의 친수공간/터미널/중간기착지 기능으로 전환	• 부두 200m 공간에 유람선 티켓 판매, 커피 및 음식판매 등 작은 점포를 마련 • 부두와 터미널의 접근성이 어려워 사실상 부두에 터미널 시설이 필요(현재는 너무 협소) • 부경대 실습선의 이동이 필요(다른 항으로 이동을 고려, 정박기간이 길고 운항시 발생하는 환경오염은 주거시설 변화에 따른 위해요소) • 마리나, 수상택시 및 버스가 중간기착지(middle stopover)로서 부두를 활용(장기적으로 부경대실습선이 이동을 해야하는 문제) • 부두전체가 아름답게 조성되어 그냥 놀러올 수 있는 공간으로 변화 필요
지역주민, 주변지역과의 연결성 중요	• 유람선만 보고 방문하는 것은 옛 문화(걸음이 어려운 어르신들 관광용) • 주변에 볼거리가 같이 있어야 꼭 와야하는 이유와 왔더니 반가운 유람선 환경이 필요 • 광안리권으로 구상필요(주변지역에서 접근성이 낮음, 여기 올 이유가 없음) • 지역주민도 유람선 있는 줄 몰랐다는 분 많음
유람선 운영사 마인드 변화	• 여러 사업체를 운영하는 운영사의 유람선 운영 전략 부재와 적극적인 마케팅활동이 부재 • 잔교가 2개나 있으나 현재 배를 한척만 운영하는 것으로 추가 필요 • 관광객뿐만 아니라 지역주민이나 시민 대상으로 이벤트, 마케팅 활동이 미비 • 비짓패스에 의존적인 운영(해운대 유람선 하루 매출이 1년 매출) • 가격도 비싼데 접근성도 어려운 지금의 현실을 인식부족(운영에 관심이 없이 다른 의도를 의심) • 공공기관이 운영하는 곳으로 장점도 있지만, 민간사에 끌려가는 형태로 전반적인 재정립
유람선 운항의 매력성	• 수영만 요트경기장, 해운대유람선 경로와 겹쳐 경쟁력이 미비 • 요트 위에서 할 수 있는 이벤트가 필요 • 적은 비용으로도 충분히 이벤트 마련 가능(예. 샴페인제공, 저녁투어 시 전등설치 등) • 운항 시 회의/포럼 등 이벤트공간(이색체험)으로서 활용될 수 있는 마케팅 전략 필요 • 사회 공헌 목적으로 지적장애, 우울증 등 정신장애 치유 목적의 운행 프로그램 개발
기타	• 연구제목 변경(용호만 유람선 부두 활성화 방안으로 고려)이 필요함(용어적 의미의 부두는 터미널 등을 포함하고 있기 때문에 제목이 중복적인 의미를 담고 있음) • 파고가 높은 자연여건 개선이 필요(방파제 연장 고려하여 친수공간으로 조성) • 지역주민 낚시객과의 마찰, 임시 컨테이너로 만든 매표와 휴게시설의 개선

3. 시사점

① 대규모 개발 이슈 및 수익구조 변화 모색

○ 대상지 인근으로 주거공간인 확대됨에 있어 유람선 운영 전략 변화

○ 부산시에서부터 민간, 주요 기관에서 개발사업 추진

- 주거공간 확대, 마리나시설 부두 활용에 따른 관광편의시설 개발 등 대규모 개발사업이 지속적으로 발생

○ 글로벌 수준으로의 성장을 위해서는 운영구조의 변화가 반드시 필요

- 부산관광공사가 터미널 및 부두 운영관리를 하고 있으나 임대료와 유람선 운영 관련 수익금으로는 터미널과 부두 운영의 지속가능성 담보 불가
- 터미널 건물에 대한 새로운 방향성 도출과 부두 내 유람선 운영자에 대한 재입찰 등이 필요

• 초기 계약에 대한 불이행 등 적극적인 영업활동이 이뤄지지 않는 현실을 반영한다면 추후 계약 종료와 함께 경쟁적 입찰 추진이 필요

② '와야만하는 이유'와 '왔을 때 뜻하지 않는 반가움'이 있는 매력공간

○ 유람선은 내국인 수요를 확보해야 하는데 본 연구를 통해 내국인 관광객뿐만 아니라 시민, 지역민의 관심도가 낮은 상황

- 외국인을 통한 수요는 크루즈 수준의 규모가 효과적이나 항내 이동의 유람선은 재방문 할 수 있는 내국인 수요가 중요
- 지역민의 경우 '알고 있으나 흥미가 없어서', 시민은 '있는지 몰라서'라는 응답에 주목

○ 이기대 브랜드에 대한 연계가 중요

- 이기대는 부산의 관광명소로 중요한 역할을 하고 있으며 위치적으로 인접한 자원을 활용하여 시너지 효과를 창출

○ 용호만 카트마란 유람선 매력도와 더불어 유람선 탑승에 매력성을 강화

- 설문조사 결과 유람선(배)에 대한 디자인과 청결도가 만족스러우나 프로그램 등에 대한 매력성은 낮은 것으로 조사

○ 야간 랜드마크로서 역할을 할 수 있는 방안 모색 필요

- 용호만 유람선 터미널의 위치 및 인식도를 높이기 위해 야간매력도를 높일 수 있도록 방안이 필요

③ 보행 및 접근성의 개선

○ 유람선까지 접근하기 위한 접근성 개선뿐만 아니라 탑승장까지의 접근성 또한 중요한 이슈

- 유람선 탑승을 위해 접근수단으로 외국인은 대중교통, 내국인 및 부산시민은 자가용 이용이 전체를 차지
- 용호만 유람선 관광활성화를 위해서는 교통접근성이 가장 중요한 과제

○ 보행과 대중교통을 이용한 접근이 활발해 질 수 있는 방안이 모색

④ 내국인 수요 확보를 위한 홍보·마케팅 추진

○ '있는지 몰라서', 지역주민도 깜짝 놀라는 공간 즉, 알려지지 않은 유람선 터미널과 부두에 대한 홍보마케팅 강화가 필요

- 지역주민의 경우, '알고는 있으나 흥미가 없거나' '잘 몰라서' 등이 유람선을 탑승하지 않는 이유로 드러나

○ 현재 홍보마케팅의 전략이 미흡함을 인지하고 단계적으로 추진

- 1차 타겟팅은 지역주민과 시민으로 설정하여 나들이 공간으로 들락날락할 수 있도록 마케팅 추진
- 2차 타겟팅은 내외국인 관광객으로 부산관광공사 사업과 연계 구성

⑤ 다양한 이벤트를 추진할 수 있도록 유휴공간 활용

○ 터미널 시설 1층 야외구간, 주변 공원, 부두 일원 등 활용할 수 있는 여건을 고려하여 기획이 필요

○ 부두는 임시터미널을 제외하고는 유휴공간으로서 활용이 필요

- 일부 쓰레기를 쌓아두거나 주차공간으로 활용함에 있어 매력적인 장소성이 미비하며 지역주민의 낚시공간으로서 일부 기능(위험성)

⑥ 이기대와 광안리를 잇는 중요한 거점으로 역할

○ 이기대와 광안리 사이에 위치한 용호만 유람선 터미널 및 부두는 관광자원으로 중요

- 조사 결과, 관광자원으로 필요하다는 의견이 높아
- 동쪽으로는 관광안리해수욕장, 남천마리나, 남천시장과 남쪽으로는 이기대 공원 하부 별빛공원 그리고 오륙도 공원으로 연결

○ 거점 역할을 위해서는 관광기반시설뿐만 아니라 관광지로서 매력성을 보강이 필요

- 현재 용호만 유람선 터미널 시설은 3층 구조로 충분히 편의시설을 마련할

수 있는 여건 보유

- 부두 또한 다양한 시설이 마련될 수 있는 공간과 일반상업지로서 여건 또한 보유

○ 광안리해수욕장과 이기대·오륙도 유입객을 용호만 유람선과 연결시키는 전략을 통해 부산시정의 '15분 도시' 정책의 달성 노력

⑦ 동행과 수반된 탑승의향에 주목

○ 유람선 탑승의지에 있어 가족/지인 혹은 친구/연인 등 동반해서 탑승의지 나타나

- 다양한 연령대가 즐기는 특징을 가진 유람선에서 가족 혹은 친구 동반 탑승 의향은 프로그램 및 이벤트 마련에 중요한 요인

○ 가족단위가 탑승하여 자연경관을 감상하며 휴식을 취할 수 있는 이벤트를 다양하게 구상 필요

- 내국인 관광객과 부산시민 지역민은 지인추천이 대체적으로 높게 나타나

⑧ 교육과 관광이 어울리는 공간이 전환 'Campus'

○ 유람선 부두 내 터미널 기능을 복합적으로 구성 필요

- 현재 유람선 터미널과 부두 탑승장까지 6차선 도로를 건너야 함으로 접근성은 탑승객에게는 다소 어려운 조건

○ 부경대 실습선(부경대 관리구역)이 단기적으로 이동할 수 있는 여건이 불가한 상황을 고려할 때 실습선과 연계한 프로그램 마련

○ 터미널 건물(3층)은 주변 여건을 고려하여 교육과 창업 그리고 상업시설이 유람선 탐승과 연결될 수 있는 원스톱 캠퍼스 환경 마련 고심

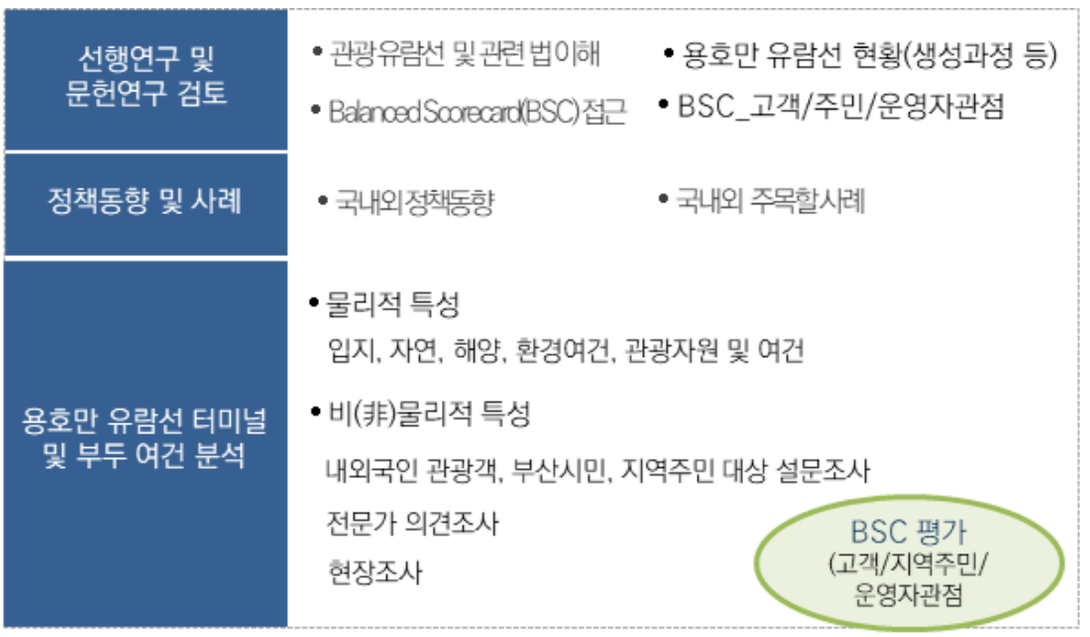
- 유치원에서 초중고 그리고 대학교가 위치한 남구 특성을 극대화 하고 해양레저문화 교육과 바다에서 부경대 실습선 혹은 유람선을 체험 추진

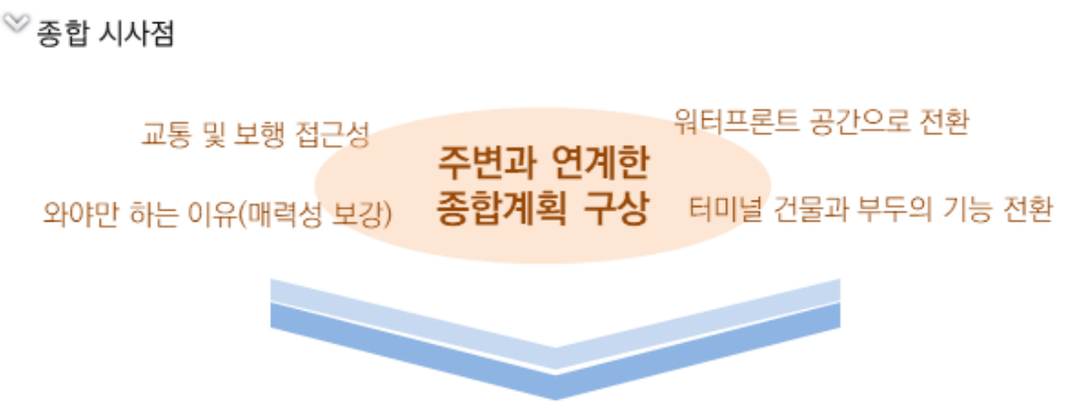
⑨ 리더의 역량 중요

○ BSC 평가지표를 통한 고객, 지역주민 그리고 운영자 관점에서 각각 보완되어야 할 관점이 도출

- 고객관점에서는 교통접근성, 이용요금, 위락시설, 체험안전 등
- 지역주민과의 지속적인 관계 개선, 접근선 개선 등
- 운영자는 리더의 역량, 인재양성, 프로그램 개발 등

○ 유람선 운영에 대한 전략 부재 등 리더 마인드 변화가 필요한 시점







〈그림 4-21〉 정책방향(기본원칙) 도출 과정

제5장. 용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 방안

1. 정책방향

1) 기본원칙

○ 본 연구는 용호만 유람선 터미널과 부두를 종합적으로 검토하여 글로벌 해양레저관광 허브도시 도약에 중요한 역할을 할 수 있도록 방안을 마련

- 2013년 운영을 시작하면서 지속적으로 탑승객이 감소하고 주변 여건변화와 같이 활성화 방안 모색이 부재

• 단순 경관감상의 활동 및 유람선 탐승에 대한 관광매력도 감소

- 부산시의회 행정문화위원회(제314, 416, 317회) 심의 지적

• 지적사항은 공익성을 상실한 터미널 건물운영과 유람선 활성화 미진 등

○ 연구목적을 달성하기 위해 정량·정성적 분석을 수행

- 부산시와 부산관광공사가 매년 작성하는 실적보고서 등을 바탕으로 유람선 터미널 및 부두 운영 검토
- 공식적으로 공표되는 2차 자료 및 현장조사를 통한 유람선 일대 환경조사
- 설문조사를 통한 유람선 탑승객과 비탑승객의 특성을 분석하고 운영에 대한 방향성을 제시하기 위해 BSC(Balanced Scorecard) 개념을 적용

• BSC는 사업 운영에 필요한 전략과 비전을 마련함에 중요한 개념

○ 종합분석을 통해, 용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화의 정책 기본원칙은 '지역주민과 시민이 자주 찾아오는 공간전환'으로 기능성 강화

- 용호 매립부두는 용호만 별빛공원, 이기대 해안로와 연결되는 지점에 위치하고 있으나 낮은 장소성의 개선이 필요
- 고층 아파트단지와 W상가가 건설되면서 주변이 보다 주거환경으로 전환되는데 있어 관광공간으로서 역할에 대한 재정립
- 관광자원으로 필요한 공간으로 인식되는 부분을 보완하여 지역주민에서부터 시민, 내외국인 관광객의 최애장소로 전환 시도
- 공공성을 확보하면서도 운영의 정상화를 위한 운영자 전환 시도

○ 기본원칙 하에 정책방향은 '부산 해양레저관광 허브지로 도약'으로 설정

- 용호bay 유람선 터미널과 부두로 시민과 내·외국인 관광객이 '들락날락'할 수 있는 공간으로 전환을 목적으로 설정

2) 핵심가치

○ 부산 지역에서 해양레저관광 허브지로 성장하기 위한 정책방향에는 4가지 핵심가치를 내포

- ① 매력성(attractiveness): 용호만 유람선 터미널과 부두가 가진 정체성을 수요자에게 매력적으로 다갈 갈 수 있는 정책을 구상
- ② 연결성(connectivity): 관광자원으로서 가치를 보완하고 주변 관광자원 뿐만 아니라 사람이 자연스러운 연결될 수 있는 정책을 구상
- ③ 상생(togethership): 장소성으로 지역으로 스며들 수 있으며 이로 인해 부산시민의 휴식공간, 경제활동 공간, 관광객에게는 감동의 공간, 운영자의 수익을 담보할 수 있는 공간 즉, 모두가 복합적으로 어울릴 수 있도록 정책을 마련
- ④ 지속가능성(sustainability): 연구지의 숨겨진 매력이 드러나고 사람들이 공간을 즐기며 부산시민이 자랑스럽게 가족과 지인에게 추천할 수 있는 공간으로 전환의 정책을 마련



〈그림 5-1〉 정책방향 및 추진방안(안)

2. 정책 추진방안(안)

1) 공간 전환

○ 연구지 주변이 대규모 주거공간으로 전환
- 기존 대규모 아파트단지와 부경대학교 일원 및 해안을 중심으로 주거공간이 조성되고 향후 주상복합 단지 조성 계획(안)이 지속적으로 발표

○ 주변 변화에 따른 1차 타겟팅과 터미널 및 부두일원에 대한 콘텐츠 전환이 필요
- 남구일대는 3개의 대학교가 위치하며 초중고까지 학교가 밀집한 공간으로 지역주민의 활동공간으로 해안은 중요
- 매표소, 미술관, 음식점으로 구성된 터미널 역할의 재논의와 부두일원 공간이 가진 특성을 매력적으로 전환 필요

○ 관광지의 지속가능성을 담보하기 위해서는 관광지 매력성을 바탕으로 지역주민 자부심이 담긴 장소성을 가지는 것이 중요
- 분석결과, 부두 내 즐길거리 부족, 유람선 내에서의 프로그램 미비 등 개선이 필요한 항목으로 드러나

○ 이기대·오륙도와 광안리해수욕장 일원을 연결하는 거점으로 역할 필요

(1) 수변공간[19]의 통합계획 수립



〈그림 5-2〉 부두 활용구역 현황

○ 전체 부두는 친수구역, 부경대관리 구역 그리고 유람선구역으로 분리
- 유람선부두에는 유람선 운항관련 시설들이 설치, 부경대관리 구역은 해양실습선이 정박, 친수구역은 빈 공간으로 운영

• 친수구역은 분포웨이브베이로서 야간 조명등이 설치되었고 낚시객이 일부 방문하는 수준(2024.12. 소금공원으로 전환, 남구청)

○ 부두 구역(폭 20m)은 보행데크 및 휴식공간과 연결
- 부두와 분포로 왕복 6차선을 도로와 사이에는 보행과 해안 경관조망을 할 수 있는 기반시설이 마련

○ 장기적으로 부경대 관리구역이 친수공간으로 전환필요
- 주변이 주거공간으로 전환이 되면서 해안이 워터프론트 성격으로 변화되어야 하는 것에 이슈가 발생

19) 수변공간(水邊空間·Waterside)은 땅과 물이 만나는 선을 기준으로 양쪽으로의 일정한 범위를 통합하는 의미

- 이는 부경대학교와의 긴밀한 협조를 바탕으로 학생과 학교에 피해가 가지 않도록 협의가 필요

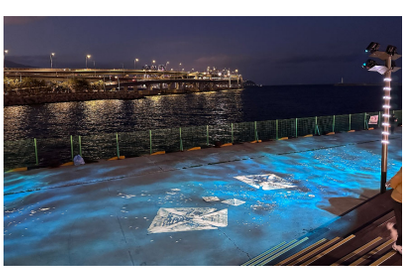
○ 본 연구에선 유람선 부두구역 200m에 대한 방안을 도출하는 것이 주요 목적이나 해양레저거점 공간으로서 도약하기 위해서는 전체 부두 구역에 대한 계획을 종합적으로 마련 필요

○ 워터프론트로서 부두의 활용뿐만 아니라 수변공간으로 해상위의 공간에 대한 고심도 필요

- 항만항행구역으로서 해상은 유람선 운항 및 소규모 어민 활동지로서 역할을 현재는 하고 있어 구역에 대한 재정립이 필요

○ 더불어, 용호부두, 섶자리 등 유람선 인근이 포함된 계획 마련

- 부산항만공사, 민간개발자, 부산시 등 유람선 인근 토지와 부두에 관련한 다양한 계획을 구상하나 하나로 연결될 수 있는 공간계획은 부재
- 부산시에서는 용호만 유람선 터미널 부설주차장 옆으로 나대지에 대해 기존 계획을 변경하여 현재는 어떤 콘텐츠로 활용될지 미지수
- 이러한 종합계획은 용호만 유람선을 운항하는데 중요한 요소이면서 주변 변화는 유람선 부두와 터미널 운영에 영향을 미칠 것으로 예상



(친수구역: 분포웨이브베이 야간)



(부경대 관리구역:실습선 모습)



(유람선 구역: 임시터미널 등)

자료 : 남구청 공식블로그 및 연구자 촬영

〈그림 5-3〉 매립부두 전 구역 현장모습

(2) 야간 랜드마크로서 터미널 건축물 부각

○ 글로벌 허브 해양레저관광지로서 도약을 위한 정책방향을 달성하기 위해 용호만 유람선 터미널이 랜드마크로서 역할 필요

○ 설문조사 결과, 유람선을 탑승하지 않는 이유에 대해 '있는지 몰라서', '알고는 있으나 흥미가 없어서'로 나타고 있어 개선이 필요한 시점

- 특히 지역주민은 '알고 있으나 흥미'가 없다는 응답이 1위로 인식전환이

필요한 사안

○ 유람선 터미널 3층 건축물 초기 건축의 스토리가 부각될 수 있도록 건물의 야간 조명등을 설치 추진

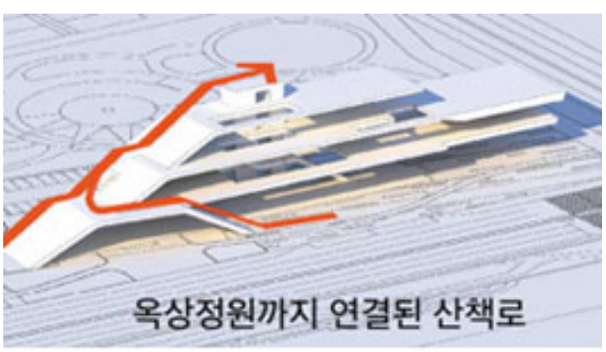
- 이기대 산책로 진행방향을 따라 층층이 쌓인 가로 긴 형태로서 공원과 바다, 산책로를 유기적으로 연결한다는 스토리
- 외관상으로는 보는 사람에 따라 다를 수 있지만 크루즈를 연상

○ 광안대교 운항 중에도 경관지로 느낄 수 있는 형태의 디자인이 필요

- 해운대에서 남구로 이동하는 광안대교 상하층부에서 용호만 부두가 눈에 띄는 위치임으로 야간조명 등을 활용하여 디자인 필요

○ 조명등 설치뿐만 아니라 미디어 파사드 등 다양한 방법을 통해 유람선 터미널 건축물의 특성을 살릴 수 있도록 디자인 필요

○ 더불어 주변 분포웨이브파크에서부터 이기대 입구까지 하나로 연결 될 수 있는 야간디자인 또한 고려가 필요





자료: 견진현·장철순(2015) 및 연구자 촬영

〈그림 5-4〉 용호만 유람선 터미널 디자인 및 (사례)동대문DDP 외벽 미디어아트 모습

(3) 다중 선사 유치 및 부두 내 터미널 기능 강화

○ 분석결과, 유람선 터미널 시설 및 휴게시설에 대한 접근성 개선이 필요

- 현재 용호만 유람선 터미널 건물은 왕복 6차선을 사이에 두고 탑승지와 분리된 상황
- 부두 내 임시 매표소와 휴게실, 화장실이 구비되어 있으나 완전한 유람선 터미널 시설로서 역할은 미비
- 전문가 대상 인터뷰에서 터미널과 유람선 탑승 간의 접근성이 중요

○ 부두 일원에 설치된 임시 매표소시설 외 공간은 유휴공간으로 활용 필요

- 유람선 운영자 주차장이나 물건을 적재하는 공간으로 이용되고 있어 유람선 승하차시 별다른 놀거리가 부재

○ 유람선 운영사에 대한 경쟁력 확보가 필요

- 전문가 인터뷰 등 설문조사에서 운영사의 홍보·마케팅 등 유람선 운영을 위한 전략이 미비하고 유람선 운항코스에 대한 매력성에 의문을 제기

• 계약당시 2대의 유람선 운항을 약속하였으나 현재 1대로만 운영

- 현재 단순 유람선을 타고 오륙도(주간)와 광안리 일원(야간)을 순회하며 경관정도를 감상하는 수준

○ 부산시는 2선사까지 유치가 가능함으로서 다중선사의 유치와 그에 따른 부두활용을 검토 필요

- 잔교가 2개로 이뤄져 유람선은 4대까지 운항이 가능
- 부두공간은 폭 20m와 인도(보행데크)와의 2m정도 높이 단차가 있어 작은 매표소, 휴게공간, 먹거리(핑거푸드 등), 구경거리(소품 판매대) 등 조성 가능




자료: 연구자 촬영 및 비짓부산 홈페이지

〈그림 5-5〉 용호만 유람선 부두 현장 및 (사례)부네치아 부두 모습

(4) 재미있는 공원 및 공연 공간 마련

○ 재미있는 놀거리와 휴식공간의 필요성이 제기

- 유람선 탑승객은 대상별 차이가 있었으나 2시간미만으로 탑승시간을 제외하고는 대체적으로 임시 휴게실에서 시간을 소비
- 일부 탑승 후 주변산책을 하는 것으로 조사되었으나 볼거리나 즐길거리가 유람선 탑승의 매력성을 증가시키는데 필요하다는 의견

○ 부두공간과 도로 사이에는 폭이 약 10~30m 정도의 소공원이 설치되어

있으나 걷는 보행데크 외에는 재미요소가 부재

- 분포로를 따라 이기대와 광안대교까지 연결된 보행로 수준

○ 지역주민이 주간과 야간으로 산책로와 휴식공간 뿐만 아니라 주변 학교/유치원 학생들의 교육공간으로서 고려

○ 매립부두로서 특별한 스토리는 없으나 해양레저문화의 체험과 공연개최 등이 가능하도록 공간 마련

○ 용호만 유람선 터미널 건물의 외벽과 연결된 공간을 적극 활용

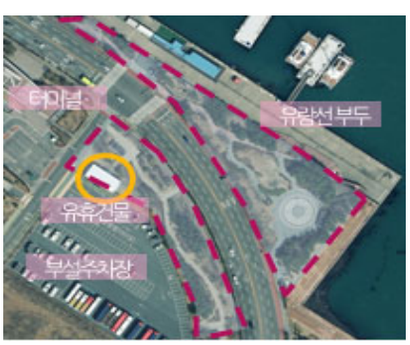
- 유람선 터미널 부설주차장 입구의 시설물과 일부 공간이 방치되어 있어 개선이 시급한 상황

- 터미널 외벽 한쪽은 화단과 계단형태로 구성되어 있으나 운영·관리문제로 방치되어 건물의 매력도를 감소시키는 경향



〈그림 5-6〉 터미널 건물 외벽 모습

• 한쪽 외벽은 꽃을 심을 수 있는 공간과 계단을 통해 3층으로 바로 연결될 수 있는 구조







자료:(왼쪽부터)Naver 지도에서 연구자 구성, 개인 블로거(https://blog.naver.com/tozhawjdeod/223070124193)(검색일:2024.9.23.), 김성찬(2023.02.22.) https://www.gnnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=519485(검색일:2024.10.10.)

〈그림 5-7〉 재미있는 공원조성 대상지 및 (사례)뉴질랜드 당근공원 (사례)생태체험 운동장 모습

(5) 용호bay 해양문화 복합공간 전환(터미널 3층건물)

○ 현재 용호만 유람선 터미널 건물에 대한 활용성에 대한 이슈 다양

- 3층 건물로 1층은 매표소와 미술관 전시실, 해양경찰서로 운영, 2층은 미술관과 카레(미술관 운영) 그리고 부산관광공사 사무실, 3층은 음식점으로 운영

- 넓은 공간과 경관이 뛰어난 여건에 비해 비효율적인 운영에 대한 지적

- 유람선 터미널로서 기능적 역할의 미비

○ 유람선 터미널의 매표소와 탑승지 간의 편리성이 부족한 상황
- 분포로 도로 왕복6차로가 존재해 유람선 매표에서 탑승까지 동선이 상당히 난해
• 초기 유람선 터미널 건설 시 공중보행로 조성이 계획은 되었으나 미 실현되었으며 현 시점에서는 육상 보행로 건설이 사실상 불가
○ 현 임대상황은 일부 차이가 있으나 대체적으로 2026.4.~6월까지 계약만료로 단기적으로 전환은 한계
- 1층: 매표소는 2024년 12월, 해양경찰 출장소와 해성아트센터는 각 2025년 4월과 6월까지 운영
- 2~3층: 해성아트센터 홍익갤러리는 2026년 5월까지 운영
○ 용호만 유람선 터미널 건물에 대한 환경과 콘텐츠 전환을 위해서는 단기/장기적으로 고심 필요
- (단기) 1층 매표소를 실외와의 오픈공간으로서 역할을 할 수 있도록 해성아트센터와의 조율이 필요
• 코로나 시기동안 해성아트센터의 사용이 허가된 사항(미술품 도난 우려 등으로 현재 매표소 이용객의 진출입이 자유롭지 못한 상황)
- (장기) 계약기간 종료와 더불어 터미널 운영에 대한 계획안을 마련하고 그에 따른 기존 임차인과의 조율 등이 필요
○ 본 연구에서는 터미널의 기능을 부두로 이관하고 그에 따른 건물은 부두와 상호 연계할 수 있는 콘텐츠로 활용 필요성을 제시
- 조사결과, 터미널과 부두의 접근성이 어렵고 유람선 탑승지와 터미널 등의 편의시설, 재미거리가 같은 공간에 집객 될 수 있는 필요성이 도출
• 주변 여건을 고려할 때 지역민, 시민, 관광객이 함께 어울릴 수 있는 공간으로서 역할 중요



〈그림 5-8〉 (사례)더현대 지하1층 팝업스토어 현장

○ 해양문화 복합공간으로서 항시 이벤트가 개최될 수 있는 오픈공간으로서 해양레저문화 교육에서부터 창업 그리고 상업공간으로 활용
- 주변으로 영유아에서 대학교까지의 환경을 고려하고 유람선과 연계될 수 있는 콘텐츠가 필요
- 해양레저 및 문화 교육장, 해양레저관광 창업공간, 경관을 조망하고 휴식할 수 있는 예술문화공간 및 지역 브랜드 카페 등을 구상
○ 현 용호만 유람선 터미널의 기능 변경 시 건물명 또한 변화 필요
- 최초 '다이아몬드베이 유람선 터미널'에서 현재 '용호만 유람선 터미널'로

서 향후 변화에 따른 건물명칭 개선





자료: 연구자 촬영

〈그림 5-9〉 터미널~탑승장까지 보행경로 및 터미널 현장 모습

2) 사람과 길 연결

"광안리와 가까운데, 사실 주변 주민도 잘 몰라요. 여기까지 오는데 어려워요"

자료: 인터뷰 조사

〈그림 5-9〉 인터뷰 조사 진술내용

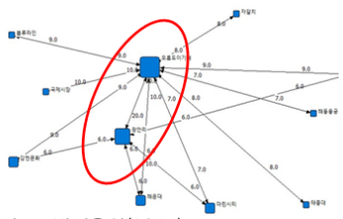
○ 용호만 유람선을 목적으로 접근하는데 한계
- 설문조사에서 모든 응답자가 유람선 탑승과 일원(예. 용호만 별빛공원, 이기대)을 방문하기 위해서 자가용 이용 비율이 높게 나타나
- 일반특성에서도 대중교통은 일반버스와 마을버스 각 1대가 운항을 하고 도시철도는 보행으로 20분 이상이 소요
- 시티투어버스와 남구투어버스는 일반적인 교통수단으로 보기에는 한계

○ 관광지로서 역할을 강화화고 시민이 사랑할 수 있는 공간으로 전환되기 위해서는 접근성 개선이 무엇보다 중요

○ BSC 관점에서 고객은 연결성이 만족도를 갖는데 중요한 요소로 인식
- 탑승객은 탑승까지의 연결성은 우수하나 유람선까지 오고가는 교통수단에 대한 개선이 필요하다고 강조

○ 터미널 시설물과 유람선 운항에 대한 인식이 저조하며 지역으로 스며들 수 있는 전략이 필요한 시점
- 이기대일원 산책이 잦은 지역민이 유람선 터미널과 유람선 탑승을 자연스럽게 할 수 있는 여건이 필요
- 시민이 부산을 찾은 지인에게 자랑하고 싶은 장소로서 이미지화

○ 부산시민과 관광객이 어울리면서 서로 연결할 수 있는 장소성 또한 필요



자료: 박경옥외(2024)

〈그림 5-10〉
광안리-이기대·오륙도 간 네트워크 분석결과

(1) 광안리-남천마리나-용호베이 보행연결로 조성

○ 본 연구지는 광안리해수욕장과 이기대 사이에 위치
- 광안리해수역장은 부산 내 유명 관광지로서 젊은 층이 많이 집객되는 장소성 뿐만 아니라 다양한 관광콘텐츠를 보유
- 이기대는 숲을 경험하며 해안경관을 동시에 경험할 수 있는 지질공원으로서 부산의 관광명소로서 오륙도까지 연결
- 오륙도에는 스카이워크, 해파랑 안내길 등 또 다른 콘텐츠 보유

○ 부산연구원이 발표한 자료에 따르면, 이기대·오륙도는 광안리해수욕장과 연결정도가 높은 것으로 조사(박경옥·김은진·오래은 2024)
- 관광객 이동경로 네트워크 분석에서 용호만 유람선과 연결된 이기대·오륙도 관광지는 광안리해수욕장과 가장 높은 강도의 연결중심성(centrality)을 가지며 감천문화마을, 해운대, 마린시티, 흰여울 문화마을 순으로 연결

• Centrality(중심성)는 관광객이 방문하는 관광지 중 중심성이 어디인지를 보여주는 측도

○ 위치적으로 광안리해수욕장과 이기대 방문 관광객이 용호만 일대를 연결해서 방문하는 것에 한계
- 광안리해수욕장 동측으로는 민락 더마켓, 수변공원, 리버크루즈, 해운대 마리나시티 등이 위치하여 관광객의 이동경로가 동쪽 중심
- 광안대교를 가로지르는 건널묵 등 해수욕장과 용호만 사이에 있어 그 거대한 장애물을 넘어 이동하는 것이 사실상 관광객에게는 불가
- 이기대 공원 또한 네비게이션 등에 따르면 용호만 부두입구가 아닌 공원(상부 주차장)으로 안내함으로서 연구지와 연결성 낮은 상황

○ 광안리해수욕장에서 용호만 유람선 일대를 거쳐 이기대공원을 연결하는데는 의도적인 정책이 필요
- 용호 매립부두와 더불어 주변이 연결될 수 있는 정책마련은 허브지로서 도약에 중요한 요소

○ 장기적으로는 광안대교 아래로 보행교를 신설하는 것을 고려
- 광안대교를 중심으로 광안리해수욕장, 남천마리나, 용호만 유람선 부두 그리고 별빛공원, 이기대를 하나의 해안라인으로 연결 필요



자료: 부산도시공사(2021)

〈그림 5-11〉 광안대교 하부 산책로 조성 구상도

(2) 바닷길 중간 기착지(寄着地)역으로 확대추진

○ 부산시는 해안을 연결하는 바닷길 사업으로 수상택시·버스 및 수륙양용버스 도입을 추진

- 신개념 해양관광콘텐츠 개발과 도심과 해안지역 간 연결 그리고 해안가 주변 교통난 해소에 주요 목적으로 추진

○ 〈표 5-1〉 표와 같이 부산시는 동부산과 중부산을 연결하는 부산역-동암항 항로 수상버스 노선(안)을 기획

- 부산시는 2023년 5곳의 노선도를 구상하여 오시리아관광단지 노선 교통대란 해소 및 주요 관광 거점지를 연결하는 것에 목적으로 계획
- 현재 수상택시 및 수륙양용버스 운항에 대한 제도적 절차마련과 기반시설 조성 등을 추진하고 있으며 수상버스는 향후 추진 계획을 마련

〈표 5-1 〉 수상버스 주요 노선(안)



운항구간	거리
① 부산역-해양박물관	6.5Km
② 해양박물관-오륙도터미널	4.4Km
③ 오륙도터미널-용호부두	7.6Km
④ 용호부두-동백섬	4.4Km
⑤ 동백섬-오시리아	11.5Km

자료 : 부산시 내부자료



자료 : 부산시 내부자료

〈그림 5-12〉 수상택시 노선도(안)

○ 수상택시 경우, 원도심 권역을 중심으로 시범사업 진행 계획을 발표

- 부산시는 운항노선을 북항, 영도, 자갈치, 암남항으로 연결하고 순차적으로 운항노선을 확대할 계획

○ 용호만 유람선 부두와 주변지역과의 연결성이 낮은 것을 보완하는 수단으로 검토 필요

- 현재 유람선 운항코스에 대해 다른 유람선 노선과 차별성 마련

○ 수륙양용버스는 센텀마리나, 수영강, 광안대교와 광안리해수욕장 해변로 등을 주요하게 이동하는 것으로 계획되었으나 용호만까지 확장도 고려

- 수륙양용버스는 해상과 육지를 자유롭게 이동하는 수단으로 관광목적뿐만 아니라 이동의 수단으로 활용 가능

○ 이기대숲 예술공원 조성에 있어 해안접안시설을 마련하여 수상택시 혹은

버스로 접근할 수 있도록 하여 이색체험과 방문의 필요성을 강화

○ 그 외 부산시는 하늘길로 도심항공모빌리티(UAM)를 구상하고 있는바, 장기적으로는 용호만 일대를 기착지로 검토 필요

○ 시민과 관광객이 해상을 통해 부산일부를 감상할 수 있는 기회 제공뿐만 아니라 용호부두 접근성을 개선함으로써 세계 해양레저관광 허브지로서 도약을 기대

- 부두 일원의 주상복합 상가, 학교, 이기대와 남천마니라 등 주변이 연계되어 시너지가 날 수 있는 여건이 우수

(3) 남파랑 해파랑길 연결 이벤트 '오션런(Oceanrun)

○ 터미널 건축 시, 이기대 산책로를 향해 층층이 쌓인 길을 연상할 수 있도록 외관을 구성할 정도로 이기대는 중요한 연결점

- 이기대 해안길은 바다와 해운대 등 경관을 바라볼 수 있는 아름다운 장소성 뿐만 아니라 부산 5대 지질공원으로도 그 가치가 충분

○ 이기대·오륙도는 남해안과 동해안 연결의 시종점이 있는 장소성을 보유

- 남해안을 연결하는 남파랑길, 동해안 해안길을 연결하는 해파랑길의 시종점으로 해파랑길 관광안내소가 위치

• 해파랑길 1코스는 오륙도~해운대 미포까지 17km로 연결되고, 남파랑길 1코스는 오륙도~ 부산역까지 19km



자료: 두루누비(www.durunubi.kr)

〈그림 5-13〉 오륙도 시종점 : 남파랑·해파랑 1코스

○ 해파랑길과 남파랑길을 주제로 한 축제가 개최

- 2016년 해파랑길이 완성되면서 문화체육관광부에서는 해파랑길 걷기축제를 기획했으나 현재는 각 지자체별 추진

- 부산에서 고성까지 4개 지역 종주걷기와 각 지역별 걷기를 추진하고 오륙도 공원에서 개막식과 출범식, 고성에서 폐막식을 개최



자료:부산시청(www.busan.go.kr)

〈그림 5-14〉 수상택시 노선도(안)

- 그 외 각 구간이 해당되는 지자체는 자체적으로 걷기 축제를 개최

○ 부산에는 해파랑길과 겹치는 갈맷길이 조성

- 용호만 유람선 일대가 포함되는 2-2구간은 광안리해수욕장에서 남천마리나(해안), 유람선터미널 그리고 이기대해안길을 따라 오륙도 도착

○ 해파랑길, 갈맷길 등 기존에 마련되어 있는 길을 활용하여 오션런(Ocean Run), 워크톤(Walkthon)과 같은 이벤트를 추진

- 아름다운 숲길과 해안로가 잘 조성되어 있어 길을 통해 사람을 연결할 수 있는 형태
- 이미 인지도가 있는 브랜드(예. 해파랑길/갈맷길)를 활용하여 새로운 이벤트를 추가 기획
- 오션런은 호주 파크런(Parkrun)을 오션런으로 네이밍 한 것으로 호주정부가 비만과 질병 예방차원에서 시행한 정책으로 주말아침 공원에 모여 함께 달리는 이벤트
- CUDECA 워크톤은 스페인 말라가에 위치한 Sunset Beach Club에서 말기 암환자를 위한 자금지원뿐만 아니라 시설 마련의 인지도를 상승시키는데 목표로 추진
- 지역과 주민, 참여객 그리고 암환자와 그 가족을 연결시키는데 효과적인 이벤트로 평가





자료:https://www.sunsetbeachclub.com/blog/whats-on/cudeca-walkathon-in-benalmadena/(검색일: 2024.10.12.)
News Archives | Page 2 of 92 | parkrun AU Blog(검색일:2022.7.23.)

〈그림 5-15〉 (사례) 2024 CUDECA Walkathon 루트와 호주 파크런 참가자 모습

○ 주변 위치한 띄어난 자원을 적극 활용하여 사회적으로 긍정적 영향을 끼칠 수 있는 이벤트를 추진함에 있어 용호만 유람선뿐만 아니라 부산전체 이미지 개선을 기대

(4) 교육-체험의 특수목적관광(SIT)[20]의 접근

○ 터미널 시설과 부경대 실습선 그리고 유람선을 연결한 교육과 실습의 장으로 확대 고심

○ 현재 터미널 시설에 기능을 해양레저관광 교육과 체험 그리고 휴식공간으로 전환의 필요성을 앞서 방안으로 제시

○ 조사결과, 공간에 대한 운영에서 다양한 놀거리가 중요

- 탑승객과 비탑승객은 용호만 유람선에 대한 인식도가 낮은 상태이며 유람선 탑승에 대한 욕구 또한 낮은 상황
- 활성화 목적으로는 다양한 놀거리를 보강하여 지역민과 시민이 자연스럽게 들릴 수 있는 공간으로 구성

○ 유람선 터미널과 부두의 환경을 고려할 때, 터미널 시설 내 전문인력 양성 및 해양문화, 해양레저 교육공간 확보가 필요

- 1층 공간은 현재 행정적으로 임차인과 협의를 통해 효율적으로 공간의 변화가 시급
- 부경대 실습선은 교육부와 부경대학교와 협의를 통해 실습선 운항과 형태 등에 대한 탐방 공간으로 활용을 고려
- 유람선은 교육목적 형태로 운항시간 등을 마련하여 해양탐방으로 활용

(5) 유엔美오륙도 남구투어버스 연계 홍보 및 프로모션 강화

○ 관광객이 연구지에 접근 가능한 교통수단은 다소 제한적인 상황

- 설문조사 결과 대부분 자가용 이용율이 높았으며 대중교통을 통한 접근은 외국인관광객에게 다소 한정

○ 남구청에서 운영하고 있는 투어버스는 현재 민간업체에서 운영하며 다이아몬드베이(용호만 유람선 터미널)가 포함된 코스로 운영

- 운영업체와의 인터뷰에서 지원금(약 9천만 원)은 차량 유지비이며 1인당 참가비로 업체 운영
- 홍보마케팅이 이뤄지지 않아 투어버스 운행이 다소 미비(할인가 제공 중)

○ 관광객은 남구 오륙도·이기대와 유엔기념공원에 대한 방문이 중요(박경옥 외 2024)하게 인식하고 있어 투어버스를 적극 활용

- 600명 대상 이동경로 분석에서 광안리 해수욕장과 오륙도·이기대가 중요한

20) 특수목적관광(special Interesting Tourism: SIT)은 개인이 관심을 둔 것을 체험하고 지식을 얻기 위해 행하는 관광을 의미

매개적 관계를 갖고 있으며 이는 유엔공원으로 연결

- 다시말해, 이기대와 오륙도 방문 관광객은 유엔공원을 중요한 장소로 인식

○ 남구투어버스 탑승과 유람선 탑승권에 대한 인센티브 추진

- 시티투어버스와 연계되어 추진 중인 부산패스 사업이 매력적인 요소로 작용하여 유람선 운항에 효과적

- 남구투어버스와 연계하여 요금지원 혹은 탑승 시 음료(예, 샴페인 등) 무료 제공 등 다양한 프로그램을 기획 필요





자료:남구청(bsnamg.go.kr)

〈그림 5-16〉 남구청 : 유엔美오륙도 남구투어버스 운항 현황

3) 운영의 美

○ 유람선 활성화를 위해서는 내국인 수요에 대한 확보가 반드시 필요

- 외국인 탑승은 1회성이 높은 반면 시민과 내국인 탑승 수요는 여러차례 반복이 가능하며 이런 수요는 유람선 운영의 지속성을 확보

○ BSC 관점과 의견조사 등 유람선 터미널 및 부두 운영의 전반적 개선이 필요

- BSC 운영자 관점에서 리더역량, 프로그램 개발 그리고 인재양성 노력이 보강되어야 하는 항목으로 도출

- BSC 고객관점에서는 주변경관은 우수한데 비해 이용요금과 프로그램의 매력성이 낮다고 평가

- 전문가 대상 의견조사에서는 운영을 위한 전략부재, 홍보마케팅 노력이 강화되어야 하는 것으로 조사

○ 용호만 유람선 비활성화에 대한 문제점을 명확히 인지하고 주변여건과 모객을 위한 노력이 동시적으로 수반 필요

(1) 운영에 대한 모니터링 강화

○ 운영의 미를 발휘하기 위해서는 운영자의 마인드가 중요

- 조사결과, 리더 역량, 프로그램 개발 노력, 인력양성에 있어서 낮은 점수로

평가되어 개선이 필요

- 한강 이크루즈 운영자는 지속적으로 매출이 감소하는 상황을 벗어나기 위해 다양한 이벤트를 기획하여 사업정상화를 달성(인터뷰자 진술)
- 배를 탈수 있는 물리적 거리뿐만 아니라 심적 거리를 완화하기 위한 전략으로 구상

○ 부산은 수영만 요트경기장을 중심으로 요트투어가 중요한 관광자원 역할

- 전문가 인터뷰에서 요트 실적으로 8월 19일까지 약 1.43만 명이 요트를 이용한 것으로 진술(46개사 업체)

• 마리나선박대여업협동조합에는 63개사 요트업체가 가입되어 있어 정확한 조사 시 그 탑승객 수는 증가될 것이며, 1.43만 명 탑승은 약 2백억 원의 매출을 의미

○ 이렇듯, 수영만 요트경기장 경쟁업체와의 차이점이 무엇인지 향후 어떻게 추진해야 할지에 대한 전략이 필요한 상황으로 판단

○ 운영의 정상화를 위한 모니터링 PDCA성과관리를 활용

- PCDA는 계획(Plan), 실행(Do), 점검(Check) 그리고 피드백/개선(Act)로서 사업관리하고 추진하는데 중요한 지표

구분	계획(Plan)	(Do)	점검(Check)	피드백/개선(Act)
내용	성과관리 계획수립 실행계획 수립	사업별 추진 진도관리 및 중간점검	계획대비 실적 분석 미달지표 관리방안 수립	미달성 지표 개선방안 마련 차년도 계획 반영

자료: 부산시(2023) 부산시 야간관광특화도시 공모 사업(안)내용, 연구자 작성

〈그림 5-17〉 PDCA 과정관리

(2) 유람선 다중선 운영에 따른 이벤트선 마련

○ 앞선 선사 확대 및 운항시간 증편 등의 조건하에서는 다양한 이벤트 기획이 동반해야 경쟁력 확보

○ 유람선 수를 늘리고 그에 따른 운항시간도 자유롭게 구성이 필요

- 1대 유람선 운항만으로는 특별한 이벤트를 추진하는 것에 한계
- 유람선의 운항 루트가 다른 요트와의 경쟁력이 낮은 것을 보완

○ 유람선이 다수로 운영될 때는 배의 형태도 고려 필요

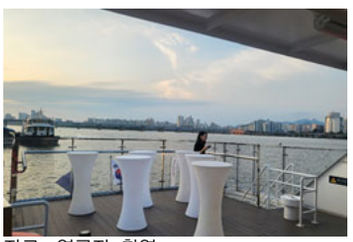
- 현재 카타마란 요트 구조상 이벤트를 추진하는데 한계





자료: 연구자 촬영

〈그림 5-18〉 현재 용호만 유람선 내외부 모습



자료: 연구자 촬영

〈그림 5-19〉 (사례)이크루즈 야외이벤트현장

○ 한 예로서, 배 위를 공연장으로 꾸려 탐승객 혹은 육지 관람객을 모객하거나 MICE행사 후 갈라 쇼를 추진할 수 있도록 마케팅 추진

- 화려한 유람선의 볼거리는 유람선 탐승의 심적거리를 좁히는데 긍정적 영향

○ 부산은 글로벌 MICE 도시로서 다양한 회의/포럼/축제가 개최됨에 따라 이와 연계될 수 있는 사업기획이 가능

- 이런 도시 상황을 적절히 활용할 수 있는 운영자의 마케팅 전략이 필요

(3) 주민과 함께 하는 유람선 운항

○ 지역주민이 유람선에 대한 인식을 가질 수 있도록 방안 추진

- 설문조사 결과, 지역주민은 유람선을 알고는 있어도 크게 매력을 느끼지 못하며 운영자와의 관계지속성에 있어 낮은 평가
- 인터뷰조사에서, 지역주민은 유람선이 있는지 잘 모르고 회사에서도 할인제가 있으나 홍보하지 않고 알고 오는 사람에게는 할인해준다고 진술
- 반면 운영자에 따르면 최근 진행한 이벤트를 통한 경품 행사에서 '유람선 탑승권'에 대한 반응이 우수했다고 진술

○ 다양한 프로그램과 운영의 미를 발휘한다면 유람선 운영의 지속성을 확보할 수 있는 지역주민의 수요객화가 가능

- 탑승비용과 프로그램 개선이 동시에 시행 필요

○ 지역주민 할인제, 지역주민 행사를 위한 디너크루즈 등 추진하여 지역주민에게 유람선의 친밀도를 강화

- 가족단위 지역주민의 경우는 특별할인제, 외부인과 동반한 지역민은 Free 등 다양한 프로모션 행사를 통해 지역민의 접근성을 개선

○ 지역 공동체로서 청년회, 부녀회, 반상회 등 다양한 형태의 협의체가 운영되고 있어 유람선이 그들의 특별한 회의공간으로 추진될 수 있는 방안 또한 구상 필요

(4) 잔교와 부잔교를 활용한 공연장 추진

○ 부산은 도심과 해양을 동시에 즐길 수 있는 강점을 보유하고 있으나 해양을 즐기는 것에 다소 소극적 태도

- 바다경관 감상이 주요하게 이뤄지는 관광활동으로서 보다 확대될 수 있는 방안을 마련
- 세월호 사건 이후 보다 바다에 대한 두려움이 높아진 것이 사실

○ 용호만 유람선 터미널과 부두에 대한 인지도 상승방안을 마련

- 시민과 지역주민은 몰라서 타보지 못했으며 알아도 배타는 것에 관심이 낮은 것으로 조사
- 배를 타지 않아도 유람선 부두 일원을 즐길 수 있도록 방안을 모색
- 한강 이크루즈의 경우, 배에서는 단지 공연만 개최하고 선착장 계단(육지)에서 그 공연을 관람할 수 있도록 추진

• 이크루즈 대표는 크루즈의 친밀도를 높이고 한강에서 할 수 있는 놀이가 더 다양하다는 것을 인식시키기 위해 이벤트를 마련했다고 진술

○ 유람선 탑승 잔교가 2개 설치되어 있어 이를 활용한 이벤트 공연 등을 기획하여 흥미로운 공간으로 인식할 수 있도록 기회 마련

- 규모를 고려하여 작은 음악회, 연극공연, 쇼 등 다양하게 지역의 인력들을 활용하여 추진



자료: kkday(www.ddday.com); 목포 해상쇼 페이스북https://www.facebook.com/wshowmokpo/(검색일: 2024.10.12.)

〈그림 5-20〉 (사례) 중국항저우 인상서호 공연모습 및 목포해상W쇼 모습

(5) 유람선에서의 다채로운 체험거리 마련

○ BSC 평가 결과, 유람선에 대한 매력성은 우수하나 다채로운 프로그램의 독창성과 매력성은 낮게 평가

○ 현장조사에서 바다에서 바라보는 이기대 숲과 절벽 그리고 오륙도 섬은 경이로우나 50분 운항에서 느껴지는 특별함은 미비

- 탑승 후 승무원에게 요청 시 운항지점에 대한 설명 제공(녹음파일)
- 탑승객은 경관을 바라보거나 각자 사진 찍기가 유람선 내에서 할 수 있는 활동의 전부

○ 이기대와 바다를 배경으로 사진담기나 특별한 경험을 통해 유람선 탑승이 더 즐거울 수 있도록 마련

- 유람선에 설치될 수 있는 형태(예. 셀카 거울 혹은 야간등)에서부터 선장 유니폼 입고 사진찍기, 샴페인 제공 등 다채롭게 구상하여 유람선 경험이 이색적일 수 있도록 추진





자료: 연구자 촬영

〈그림 5-21〉 (사례)이크루즈 내 공연모습 및 더현대 셀카거울

(6) 단계별 홍보·마케팅 추진

○ 종합분석에서 홍보마케팅에 대한 필요성이 강조

- 탑승객과 비탑승객은 대상지 관광활성화를 위해 홍보마케팅 및 접근성 개선이 무엇보다 중요하다고 인식
- BSC 관점에서 자원의 활용뿐만 아니라 접근성 그리고 매력적인 홍보마케팅의 필요성이 강조

○ 부산시민과 내·외국인 관광객은 '잘 몰라서' 용호만 유람선을 탑승하지



자료: VISIT BUSAN

〈그림 5-22〉 2024 용호만유람선터미널 해양·문화패스티벌 포스터

않는 이유를 밝히고 있어 그에 따른 홍보마케팅 노력이 필요

○ 유람선 운영업체는 SNS에서 부산요트 검색 시 '삼주다이아몬드 베이'가 우선 랭킹될 수 있도록 마케팅활용만 추진하였다고 진술

- 현재는 부산관광공사 사업인 「비짓부산 패스카드」에 의존적인 운영

○ 부산관광공사는 이벤트를 통해 홍보·마케팅을 추진하나 지속성이 결여

- 입주업체와 함께 2022년 터미널 홍보 설명회 개최 및 2024 용호만 유람선 터미널 해양문화 페스티벌 이벤트를 추진하여 홍보

○ 용호만 유람선 여건을 고려할 때 지역주민 대상으로 우선적인 홍보마케팅 추진 이후 부산시민과 관광객 대상이 고려

- 가까이 있지만 흥미가 없거나 몰라서 방문하지 않는 이유를 고려할 때 심리적으로 접근이 가능하도록 홍보·마케팅 전략이 필요

- 2024년 해양문화페스티벌 운영자는 「유람선 탑승권」이 가장 인기있는 경품권이었다고 진술

○ 앞선 각종 이벤트와 야간 랜드마크 조성 등을 통해 직간접인 홍보가 될 수 있으나 현재 운영상황으로는 보다 적극성이 필요

○ 광안리해수욕장 등 주변 인근지역에서 개최되는 이벤트를 중심으로 홍보·마케팅 구상을 고심

- 광안리해수욕장은 젊은 여행객이 많이 집객되는 공간으로 용호만 일원의 또 다른 매력을 느낄 수 있도록 연계 홍보·마케팅

- 특히 광안리는 다양한 이벤트와 축제가 상시 열리는 지역으로 연구지까지 연결 될 수 있도록 추진노력이 필요

제6장. 결론 및 정책제언

1. 결론 요약

1) 요약 및 한계점

○ 천혜의 자원을 갖춘 이기대 끝자락에 위치한 용호만 유람선 터미널 건물과 부두가 부산의 또 다른 매력지로 성장하기 위한 방안을 마련
- 체류형 해양관광도시 지향의 부산 관광정책 지향점을 달성하기 위해 본 연구지는 중요한 위치

○ 2013년부터 공공재원이 투입되어 운영이 되고 있는 유람선 터미널과 부두 일원의 활성화가 사실상 미비
- 부산시의회 행정문화위원회(제314, 416, 317회)심의 지적뿐만 코로나19와 초기 2척에서 1척 운항, 마케팅활동 전무 등 여러 문제로 인한 운영실적이 저조한 것이 사실

○ 新부산의 해양레저관광 거점으로 도약하기 위해 유람선 관련한 선행연구 및 문헌 고찰과 2차 자료 검토, 설문조사 그리고 의견조사 등을 수행
- 유람선 관련 용어와 관련법, 분석틀로서 BSC접근, 탑승객과 비탑승객의 행태, 전문가 의견조사 등 정성·정량적 분석을 통해 최종 결과를 도출
- BSC관점은 고객, 지역주민, 운영자를 대상으로 유람선 터미널 건물 및 부두 운영에 있어 개선사항 등을 도출하는데 중점

○ 결과적으로 용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화를 위해서는 부두일원이 지역민과 시민이 사랑하는 공간이 되어야 한다는 기본원칙으로 도출
- 대규모 주거공간의 변화와 관광자원으로 역할을 강화하기 위해서는 지역주민과 시민이 우선적으로 들락날락하는 공간으로 전환이 중요

○ 기본원칙 하에 정책방향은 부산 해양레저관광 허브지로의 도약으로 설정
- 정책방향은 매력성(attractiveness), 연결성(connectivity), 상생(togethership), 지속가능성(sustainability)의 핵심가치를 담고 3가지 추진방안을 도출

• 3가지 추진방안은 유람선 공간으로 부두와 터미널에 '꼭! 와야하는 이유'를 마련하기 위한 방안으로는 ① 공간전환 ② 사람·길 연결, ③ 운영의 美로서 누가(who) 어떻게(how)공간을 운영하는가에 대한 방안을 구체적으로 제시

○ 3가지 정책 추진방안을 실현하기 위한 세부과제를 마련

- 첫째, 공공재원으로 마련된 용호만 유람선 터미널과 부두가 활성화되기 위해 터미널 건물과 부두가 친숙한 공간으로 전환되기 위한 정책 필요
- 둘째, 지역민과 시민 그리고 관광객의 마음과 물리적 거리의 접근성을 강화하기 위한 정책을 마련
- 셋째, 부산시를 비롯하여 위탁업체, 민간운영자의 마인드 전환과 그에 따른 각각의 역할과 책임감을 다질 수 있는 정책을 제시

〈표 6-1〉 추진방안에 따른 세부내용

추진 방안	세부 내용	추진 계획		
		단기 (~'26년)	중기 (~'28년)	장기 (~'30년)
공간 전환	(1) 수변공간의 통합계획 수립			
	(2) 야간 랜드마크로서 터미널 건축물 부각			
	(3) 다중 선사 유치 및 부두 내 터미널 기능 강화			
	(4) 재미있는 공원 및 공연 공간 마련			
	(5) 용호bay 해양문화복합 공간 전환			
사람·길 연결	(1) 광안리-남천마니라-용호베이 보행연결로 조성			
	(2) 바닷길 중간 기착지(寄着地)역으로 확대 추진			
	(3) 남파랑 해파랑길 연결 이벤트 '오션런(Oceanrun)'			
	(4) 교육-체험의 특수목적관광(SIT)의 접근			
	(5) 유엔美오륙도 남구투어버스 연계 홍보 및 프로모션 강화			
운영의 美	(1) 운영에 대한 모니터링 강화			
	(2) 유람선 다중선 운영에 따른 이벤트선 마련			
	(3) 주민과 함께 하는 유람선 운영			
	(4) 잔교와 부잔교를 활용한 공연장 운영			
	(5) 유람선에서의 다채로운 체험거리 마련			
	(6) 단계별 홍보·마케팅 추진			

○ 본 연구에서 적용된 BSC관점에서 지역주민의 인식에 대한 한계

- 전체 250명 응답자 중 12명만이 탑승경험을 갖고 있어 그들이 인식하는 유람선 운영에 대한 의견이 일반화하는데는 한계

2. 정책제언

1) 책임감 있는 유람선 운영

○ 부두를 매립하여 부산시는 유람선 터미널 건설과 유람선 운항을 시행한 목적을 다시한번 재검토 필요

- 부산시는 유람선운항을 통해 부산해양에 우수성을 널리 알리고 바다를 즐길 수 있는 관광요소를 시민과 관광객에게 서비스하기 위한 목적
- 관광자원으로 역할뿐만 아니라 지역경제 활성화에 긍정적 기여 목적
- 그러나 과연 이러한 궁극적인 목적이 이뤄지고 있는지 부산시, 부산관광공사, ㈜삼주 등 이해관계자는 자문(自問)이 필요한 시점

○ COVID-19, 러시아선박 사고 등 유람선 운항에 있어 여러 사회적 사건사고는 유람선 비활성화의 원인이 될 수 없음을 인식

○ 공공의 재원을 매년 4억 원 이상 투입하여 터미널과 유람선 운항을 추진하는 바에 대한 책임 있는 운영이 필요

- 유람선 운항과 관련 민간이 더 이상 활성화의 의지가 없다고 판단할 시는 행정·법적 절차에 따라 다수의 운영자가 올바른 경쟁을 할 수 있도록 추진

2) 주변 대규모 계획과 연계

○ 주변에 개발계획이 복합적으로 이뤄지는 부분에서 부산시, 민간, 남구청, 부산항만공가(BPA)가 협업이 필요

- 부산시는 해양문화관광특구의 계획을 이기대숲과 연결하여 추진

• 용호만 터미널 부설주차장 나대지 공간에 미술관 건설이 계획되었으나 현재 이기대 어울마당으로 추진

- 부산항만공사는 용호만 부두일원(현 별빛공원 일대)에 대한 계획을 추진
- 민간 개발자는 주상복합 건설에 대한 계획을 추진였으나 현재는 지역주민과 민간단체 반대로 사업 보류상태
- 남구청은 용호만 별빛공원을 마리나 전용부두로서 계획을 마련

○ 규모 있는 주변 계획이 추진 시 용호만 유람선 터미널과 부두 운영에 대한 전략도 변경이 불가피

- 마리나 시설 도입, 주상복합단지 조성, 예술문화단지 조성 등이 대규모로 건설될 수는 유람선 터미널의 기능이 보다 중요해지면서도 유람선 운영에 대한 재검토가 필요

3) 장기적인 관점의 해양관광 활동을 위한 환경개선

○ 용호만 매립부두 해양은 항만항행구역으로서 다양한 형태의 영업활동이 불가하고 파고가 높아 해양친수공간으로 이용하는데 한계

○ 향후 주변여건변화를 고려할 때 관광구역으로 설정하여 정온수역(定溫水域 조성의 인프라 구축 고려

- 용호만 방파제 길이 확장을 통해 마리나시설업과 병행할 수 있는 해양레저스포츠 활성화 구역으로 조성

○ 현)용호별빛공원은 항만시설로 임시로 활용되고 있으나 장기적인 차원으로는 마리나 시설 등 관광환경이 조성되어 용호베이와 시너지 창출

○ 본 연구를 통해 용호만 일원의 놀거리가 부족한 것이 드러나 관광콘텐츠를 보강과 매립부두에서 용호만 부두까지 하나의 라인으로 연결

- 용호만 유람선 터미널 및 부두 일원이외의 용호별빛공원 등에 관한 인식조사에서 대체적으로 이기대 해안길 산책이 주요한 활동의 목적
- 분포웨이브파크-부경대실습부두-용호 유람선터미널-별빛공원 등 하나의 장소성으로 구상하여 거점으로 육성 필요

4) 지속가능성 측면의 공공기관 활동 공간확대

○ 본 연구를 통해 운영 활성화 추진방안을 현재의 여건을 고려하여 제시하였으나 무엇보다 운영자의 마인드 변화 없이는 활성화 기대 어려워

○ 앞서 언급하였듯이 책임감 있는 공공과 민간의 운영 없는 용호만 유람선 터미널 건물 및 부두 일원의 지속가능성 확보는 불가

- 민간 운영자 책임은 내외국인 탑승객을 유치하여 회사의 이익달성 뿐만 아니라 용호베이의 장소성에 긍정적 영향을 미치는데 기여
- 공공에서는 유람선과 터미널이 잘 운영될 수 있도록 민간업체와 협업하여 행·재정적 지원으로 시너지 창출

○ 방안으로 제시된 해양문화 복합공간으로 터미널 시설물 전환에 있어 현재 부산관광공사의 활동공간으로 확대 추진

- 부산시가 추진하고 있는 '이기대예술공원 조성' 사업지와 연결지인 유람선 터미널의 운영 정상화를 위한 전략으로 부산관광공사 활동 공간 확대
- 즉, 공공운영 목적성을 고려할 때 주변여건을 고려한 홍보·마케팅 활동을 펼칠 수 있도록 부산관광공사(현재 일부 사용) 공간을 확대함으로서 부산의 새로운 관광거점으로 강화하고자 하는 본 연구의 목적을 달성

참고문헌

1. 보고서

박경옥·김은진·오래은, 부산지역 관광세력권 분석을 통한 관광정책 전환연구 (발행 예정), 부산연구원, 2024.

부산도시공사, 「북항 용호부두 일원」 종합개발마스터플랜 수립용역, 2021.

2. 논문/학회지

김경준, 안전한 선박 승하선을 위한 선착장 승강환경 연구, 한국해양대학교, 석사학위논문, 2022.

박경옥·류지호, 도보관광지 개발주체에 따른 지속가능성 성과평가 비교:Balanced Scorecard 관점, 관광레저연구 제27권 제4호(통권 제92호) pp. 351, 2015.04.

견진현·장철순, 다이아몬드베이 유람선 터미널(Diamond Bay Cruise Ship Terminal), CONCEPT 193호, 130-137, 2015.04.

3. 기관

부산시 내부자료.

부산 남구청 내부자료.

부산항만공사 내부자료.

해양경비안전본부 해상안전과(2023);부산광역시의회(2023 p.30에서 재인용)

해양수산부, 제2차 크루즈산업 육성 기본계획〔2023~2027〕, 2023.01.

해양수산부, 2024 주요업무 추진계획, 2024.

4. 인터넷 자료

코로나 팬데믹으로 인한 크루즈 시장 변화, SAMSUNG SDS, https://www.samsungsds.com/kr/insights/cruise_market.html, 2024년 08월 07일 검색.

관광대국 태국, 요트 산업 새 황금알 되나, 매일경제(2019.03.07.), https://www.mk.co.kr/news/world/8717596, 2024년 9월 25일 검색.

국제신문, 해수부·문체부, 남해안 관광산업 활성화에 함께 발 맞추기로 약속, 2024.04.15.

남구청 홈페이지-민선8기 공약사항-연차별 추진계획, https://www.bsnamgu.go.kr/index.namgu?menuCd=DOM_000000123004015003, 2024년 09월 27일 검색.

뉴스1, 부산시, 용호이기대일원 해양문화관광지구 조성 본격화, 2024.01.09.

데일리한국, 부산시, 북항·용호부두 항만재개발 기본계획 수립…공공성 강화 촉진, 2020.12.29.

부산남구신문-남구사람들, https://www.bsnamgu.go.kr/board/view.namgu?boardId=BBS_0000088&menuCd=DOM_000000114003000000&startPage=11&dataSid=595199, 2024년 09월 20일 검색.

부산시청-시청·경제-시청, https://www.busan.go.kr/news/snsbusan01/view?dataNo=69445, 2024년 09월 27일 검색.

부산일보, 용호부두에 플로팅 레스토랑, 용호만매립부두에 오션브리지, 2021.03.31.

부산일보, "마리나 시설 사업청 충분"…용호동 별빛부두 개발 청신호, 2024.01.30.,

https://blog.naver.com/tozhawjdeod/223070124193, 2024년 09월 23일 검색

https://www.gnnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=519485, 2024년 10월 10일 검색

Environmental Sustainability, Cruise Lines International Association, https://cruising.org/-/media/Facts-and-Resources/CLIA_Environmental-Responsibility-Factsheet_9-June-2020_Global-US, 2024년 09월 26일 검색.

Exceeding Environmental Standards, Cruise Lines International Association Alaska (n.d.), https://akcruise.org/safetyenvironment/meeting-environmental-standards/, 2024년 09월 26일 검색.

New environmental measures for cruise ships in waters under Canadian jurisdiction – 2022 season - SSB No.: 10/2022 (modified August 18, 2022), Government of Canada, https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/ship-safety-bulletins/new-environmental-measures-cruise-ships-waters-under-canadian-jurisdiction-2022-season-ssb-no-10-2022-modified-august-18-2022, 2024년 09월 20일 검색.

Western Astralian Cruise Toruism Strategic Plan 2023-2033, Western Australia (n.d.), https://www.tourism.wa.gov.au/Publications%20Library/Industry%20support%20and%20events/WA%20CRUISE%20TOURISM%20STRATEGY%202023%20to%202033.pdf, 2024년 09월 20일 검색.

South Australia's cruise industry worth a record $215 million, Government of South Australia(n.d.), https://tourism.sa.gov.au/support/industry-resources-and-tools/sector-development/cruise, 2024년 09월 20일 검색.

Tourism operators, Australian Marine Park(n,d,), https://parksaustralia.gov.au/marine/activities/approvals/tourism/, 2024년 09월 20일 검색.

Authorities to develop "Thailand Riviera", Bangkok Post(2019.09.24.), https://www.bangkokpost.com/learning/easy/1545730/authorities-to-develop-thailand-riviera, 2024년 09월 24일 검색.

Cudeca Walkathon 2024: Raising Funds for the Cancer Hospice, https://www.sunsetbeachclub.com/blog/whats-on/cudeca-walkathon-in-benalmadena/, 2024년 10월 12일 검색.

News Archives | Page 2 of 92 | parkrun AU Blog, 2022년 07월 23일 검색.

Redefining Thailand yacht charters: Thailand takes steps to revise charter laws, Anna Ingles (2024. 08.09.), https://www.yachtcharterfleet.com/news/redefining-thailand-yacht-charters-thailand-takes-steps-to-revise-charter-laws, 2024년 09월 27일 검색.

Coastal tourism, EU Blue Economy Observatory (n.d.), https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/eu-blue-economy-sectors/coastal-tourism_en, 2024년 9월 27일 검색.

Policy priorities, European Boating Industry(n.d.), https://www.europeanboatingindustry.eu/eu-affairs/eu-issues, 2024년 09월 24일 검색.

부산시청 홈페이지, https://www.busan.go.kr/

부산 남구청 블로그, https://blog.naver.com/bsnamgupb

남구청, bsnamg.go.kr

부산연구원 아카이브, https://data.bdi.re.kr/

비짓 부산, https://www.visitbusan.net/kr/index.do

CGN 공식 홈페이지, https://www.cgn.ch/en/belle-epoque-fleet.html

Blue & Gold Fleet 공식 웹페이지, https://www.blueandgoldfleet.com/

Norway Best 공식 홈페이지, https://www.norwaysbest.com/

Marriott 공식 홈페이지, https://www.marriott.com/

Pier 39 공식 홈페이지, https://www.pier39.com/

더 플라이어 샌프란시스코 공식 홈페이지, https://theflyer-sanfrancisco.com/

CGN 공식 홈페이지, https://www.cgn.ch/

오픈스트리트맵, https://www.openstreetmap.org/

스위스 관광청 공식 홈페이지, https://www.myswitzerland.com/

해양수산부-연안포털 , https://coast.mof.go.kr

요트소싱 공식 홈페이지, https://yachtsourcing.com/

구글맵, https://www.google.co.kr/maps

KOSIS 국가통계포털, https://kosis.kr/

카카오맵, map.kakao.com

브이월드, www.vworld.kr

부산시티투어, www.citytourbusan.com

네이버지도, https://map.naver.com/p/

두루누비, www.durunubi.kr

kkday, www.ddday.com

목포 해상쇼 페이스북, https://www.facebook.com/wshowmokpo/

부록

1. 설문지

내외국인시민(한글)

「통계법」 33조(비밀의 보호)에 의거 본 조사에서 개인정보에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다.	조사일시 : 2024년 월 일 조사원 :	List ID					ID			

용호만 유람선 터미널 및 탑승객 대상 설문조사(내·외국인·시민대상)

안녕하십니까?

(재)부산연구원은 부산광역시의 시정 전반을 종합적이면서 체계적으로 조사·분석·연구하는 연구기관으로, 현재 **「용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 방안」**에 관한 연구를 수행하고 있습니다.

본 의견조사는 연구의 일환으로 용호만 유람선 승선객 또는 지역주민 대상으로 유람선에 대한 성과와 인식도에 관한 다양한 의견 등을 조사하여 새로운 환경정책 전환 전략을 제시하고자 합니다.

여러분께서 들려주신 고귀한 의견은 전산통계처리를 거쳐 연구 자료로만 활용할 뿐, 여러분의 개인생활에 누를 끼치는 일은 없을 것입니다. 바쁘시겠지만 본 조사의 취지를 이해하시고 잠시만 시간을 내어 적극적으로 협조하여 주시기 바랍니다.

감사합니다.
2024년 8월

연구주관 기관	연구 문의	조사주관 기관	조사 문의
BDI 부산연구원 BUSAN DEVELOPMENT INSTITUTE	연구책임 : 박경옥 책임연구위원 전화 : 051-860-8800	리서치한국 사회조사전문기관	Tel : 051-462-0702 팩스 : 0505-861-1210 이메일 : lbj0820@hanmail.net

S. 인구통계학적 특성

S1. 귀하의 성별은 무엇입니까?
① 남성 ② 여성

S2. 귀하의 연령은 어떻게 되십니까?
① 20대 미만 ② 20대 ③ 30대
④ 40대 ⑤ 50대 ⑥ 60대 이상

S3. **(내국인)** 귀하의 현재 거주지(시·도)는 어떻게 되십니까?
① 서울 ② 대구 ③ 대전 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 울산
⑦ 세종 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 충북 ⑪ 충남 ⑫ 전북
⑬ 전남 ⑭ 경북 ⑮ 경남 ⑯ 제주 ⑰ 해외 ⑱ 부산

Part A. 유람선 탑승 경험

A1. 귀하는 지난 3년 동안 부산에서 유람선을 탑승해보신 경험이 있으십니까? 경험이 있다면 어디서 유람선을 탑승하셨습니까? 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오.**(☞ ①을 선택하지 않은 경우 A1-1 응답 후 B1로 이동)**

1선택		2선택		3선택	

① 용호만유람선 ② 해운대유람선 ③ 자갈치유람선
④ 태종대유람선 ⑤ 오륙도유람선 ⑥ 기타( )
⑦ 없음**(☞ B1로 이동)**

A1-1. 선택한 유람선 중 가장 최근 이용한 유람선을 이용한 이유는 무엇입니까?
① 이용 코스가 마음에 들어서 ② 접근성이 뛰어나서 ③ 가격이 효율적이어서
④ 인근 관광지와 연계성이 우수해서 ⑤ 지인 또는 SNS 추천 ⑥기타 ( )

A2. 지난 3년 동안 용호만에서 유람선을 몇 번 이용해 보셨습니까?
① 1회 ② 2회 ③ 3회 ④ 4회 이상 ⑤ 정기적 방문

A3. 용호만 유람선 탑승 목적은 무엇입니까? 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오,

1순위		2순위		3순위	

① 유람선 체험(관광목적) ② 부산에서 새로운 체험 ③ 해상위에서 사진찍기
④ 자연(바다 등)경관을 감상 ⑤ 휴식과 휴양을 위해서 ⑥ 동행자와 같이 의미 있는 추억 만들기 위해서
⑦ 부산투어버스 레드라인 코스에 포함 ⑧ 주변 카페 혹은 식당에 가기 위해 ⑨ 불꽃축제 및 드론쇼 등 광안리 일대 축제 관람 목적
⑩ 기타( )

A4. 귀하께서 용호만 유람선 이용해보신 코스는 무엇입니까?

① (주간)오륙도 코스 ② (야간)해운대 코스 ③ 둘 다 이용

A5. 용호만 유람선 코스 중 선호하는 코스는 무엇입니까?

① **(주간)**오륙도 코스 ② **(야간)**해운대 코스 ③ 둘 다

A6. 가장 최근 용호만 유람선에서 얼마나 체류하셨습니까? **(대기 등 모든 시간 포함)**

① 한 시간 미만 ② 한 시간 이상- 2시간 미만 ③ 2시간 이상- 4시간 미만 ④ 4시간 이상

A7. 가장 최근 용호만 유람선 탑승은 누구와 함께 하셨습니까?

① 부모 ② 배우자 ③ 연인 ④ 자녀 ⑤ 혼자
⑥ 형제 또는 자매 ⑦ 친구 ⑧ 동호회 회원 ⑨ 직장동료 ⑩ 기타( )

A8. 가장 최근 용호만 유람선 표 구매 후 유람선을 기다리는 동안 어떤 활동을 하셨습니까? **(모두응답)**

① 별빛공원 및 일대 산책 ② 휴게실 편의시설 이용 ③ 용호만 유람선 터미널 갤러리 방문
④ 인근 식당 혹은 카페 이용 ⑤ 기타( )

A9. 가장 최근 용호만 유람선 탑승 후 어떤 활동을 하셨습니까?

① 관광지( )방문 ② 용호만 유람선 터미널 일대 산책 ③ 숙소로 이동 ④ 기타( )

A10. 가장 최근 용호만 유람선 탑승을 위해 이용하신 교통수단은 무엇입니까?

① 대중교통 ② 자가용 ③ 도보 ④ 부산투어버스 ⑤ 기타( )

A11. 어떤 경로를 통해 용호만 유람선 탑승지를 방문하셨습니까?

① 주변의 소개 ② 인터넷(SNS, Youtube 등) ③ 관광공사 홈페이지
④ 유람선 홍보물 ⑤ 대중매체 ⑥ VISIT 전용카드
⑦ 기타 ( )

A12. 다음의 용호만 유람선 탑승 경험에 따른 만족도와 중요도를 응답해 주시기 바랍니다.

구분		만족도					중요도				
		매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
편리성	1) 유람선 정보 안내(혹은 책자)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 유람선 티켓 구입 시스템 편리	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 터미널 휴게시설 및 위락시설 이용	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 유람선 탑승 및 체험 안전	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	5) 다양한 숙박시설 이용	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	6) 유람선 인근 음식점 이용	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
환경성	1) 홍보 및 마케팅의 매력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 주변 자연경관의 우수	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 프로그램의 매력성과 독창성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 직원의 친절한 서비스	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	5) 특색있는 기념품	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	6) 노선(코스)의 매력성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	7) 이용 요금	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	8) 유람선(요트) 청결	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	9) 주변의 청결	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	10) 음식점 위생(이용하셨을 시)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	11) 숙박시설 청결(이용하셨을 시)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
연결성	1) 주변 관광지와 연결	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 유람선까지 오고 가는데 교통수단	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 유람선 탐승까지 연결	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
만족성	1) 유람선 탑승체험의 전반적 만족	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 재방문 할 의지	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 주변 사람에게 추천	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

A13. 다음은 유람선 터미널 건물(3층)에 대한 질문입니다. 유람선 터미널 건물을 방문하셨습니까?

① 네 **(아래 계속 응답)** ② 아니오 **(Part B1으로 이동)**

구분		만족도					중요도				
		매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
터미널	1) 유람선 터미널 매표소 등 시설의 충실성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 유람선 터미널 내부 청결성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 유람선 탑승과의 연결성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 터미널 내 다양한 볼거리	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

A14. 유람선 터미널은 3층으로 구성되어 있습니다. 일대의 특성을 고려하여 터미널 내 어떤 시설이 입점 되었으면 하는지 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오

1순위		2순위		3순위	

① 다양한 카페 ② 다양한 음식점 ③ 쇼핑시설(옷, 액세서리 등)
④ 문화시설(미술관 등) ⑤ 유흥주점(고급 술집, 펍, 노래방 등) ⑥ 생활체육시설
⑦ 어린이 놀이시설 ⑧ 꽃집 등 생활 상업시설 ⑨ 숙박시설
⑩ 매표소 내 휴식 공간 ⑪ 기타 ( )

Part B. 용호만 유람선 일원(용호만 별빛공원, 이기대 등) 방문행태

B1. 귀하께서는 지금까지 용호만 유람선 일원(용호만 별빛공원, 이기대 등)을 방문하신 적이 있습니까?

① 예 **(☞B1-1 이동)** ② 아니오 **(☞B2-1 이동)**

Part B1. 용호만 유람선 일원(용호만 별빛공원, 이기대 등) 방문 경험

B1-1. 지난 3년 동안 용호만 유람선 일원(용호만 별빛공원, 이기대 등)을 몇 번 방문하셨습니까?

① 1회 ② 2회 ③ 3회 ④ 정기적 방문

B1-2 용호만 유람선 일원(용호 별빛공원, 이기대 등)에 방문하신 큰 이유는 무엇입니까? 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오

1순위		2순위		3순위	

① 요트(유람선)를 타기 위해 ② 이기대 관광을 위해 ③ 수변 경관을 감상하기 위해
④ 식사하기 위해 ⑤ 부산투어버스 레드라인 코스에 포함되어 있어서 ⑥ 카페에 가기 위해
⑦ 갤러리 구경을 위해 ⑧ 기타( )

B1-3. 귀하께서는 용호만 유람선 일원(용호 별빛공원, 이기대 등)에 얼마나 체류하셨습니까?

① 1시간 미만 ② 1시간 이상 - 2시간 미만 ③ 2시간 이상 - 4시간 미만 ④ 4시간 이상

B1-4. 귀하께서 용호동 유람선 일원 방문(용호 별빛공원, 이기대 등)을 위해 이용하신 교통수단은 무엇입니까?

① 대중교통 ② 자가용 ③ 도보 ④ 부산투어버스 ⑤ 기타 ( )

B1-5. 어떤 경로를 통해 용호만 유람선 일원(용호 별빛공원, 이기대 등)을 방문하셨습니까?

① 주변의 소개 ② 인터넷(SNS, Youtube 등) ③ 관광공사 홈페이지
④ 유람선 홍보물 ⑤ 대중매체 ⑥ VISIT 전용카드
⑦ 기타 ( )

Part B2. 용호만 유람선을 탑승하지 않은 이유

B2-1. 용호만에서 유람선을 이용하지 않은 이유를 선택해 주십시오. 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오

1순위		2순위		3순위	

① 유람선이 있는지 몰라서 ② 알고는 있으나 관심이 없어서(동네) ③ 배타는 것이 무서워서
④ 재미없을 것 같아서(주위 비추천) ⑤ 이용할 시간과 경제적 여유가 없어서 ⑥ 어디서 타는지 몰라서
⑦ 접근성이 떨어져서 ⑧ 함께 즐길 동행인이 없어서 ⑨ 부산 유람선을 이용해 본 경험이 있어서
⑩ 기타 ( )

B2-2. 향후 용호만에서 유람선을 이용해 볼 의향이 있으십니까?

① 전혀 없다 ② 없는 편이다 ③ 보통이다 ④ 있는 편이다 ⑤ 매우 있다

B2-3. 용호만 유람선을 이용할 의향이 있으시다면 누구랑 함께 이용하시겠습니까?

① 혼자 ② 가족/친척 ③ 친구/연인
④ 직장 동료 ⑤ 동호회 등 단체 ⑥ 기타 ( )

B2-4 이용할 의향이 있으시다면 어떤 목적으로 이용하시겠습니까?

① 자체의 독특한 경험을 위해 ② 해상 위에서의 이벤트를 체험하기 위해 ③ 여유 있는 휴양·휴식을 위해
④ 이기대·오륙도를 바다에서 감상하기 위해 ⑤ 동행이 탑승한다고 하면 ⑥ 기타 ( )

Part C. 용호만 유람선 일원 활성화 방안

C1. 용호만 유람선 일대가 부산에 어느 정도 필요한 관광요소라고 생각하십니까?

① 전혀 불필요 ② 불필요 ③ 보통 ④ 필요 ⑤ 매우 필요

C2. 필요도를 강화하기 위해 보강되어야 할 분야 3개를 선택해 주세요.

1순위		2순위		3순위	

① 탑승장까지의 편리한 접근성 ② 편의시설(매점, 화장실 등)확보 ③ 다양한 운항코스 및 이용시간대
④ 매력적인 홍보 및 마케팅 활용 ⑤ 해상 위의 다양한 프로그램 활성화(해설, 체험 등) ⑥ 관광 연계 프로그램 다양한(이벤트, 테마, 포토존 등)
⑦ 편리한 예약 및 안내 시스템 ⑧ 친절한 직원 서비스(언어소통 포함) 기타 (

C3. 용호만 유람선 터미널 일대 관광 활성화를 위해 중점을 두어야 할 부분은 무엇이라고 생각하십니까?

구분	만족도					중요도				
	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
1) 수변 **경관** 개선	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 주변 보행 인도 및 자전거 **도로 정비**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 홍보, **마케팅 활동** 다각화	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) 유람선 선착장 **계류시설 확충** (계류: 배 타고 내리는 시설)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) 다양한 **해양레저스포츠** 시설 확충	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6) 해양/역사/문화 **체험자원 확충**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
7) **야간명소**로 랜드마크 조성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
8) 관광 **콘텐츠 개발**과 확충	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
9) 장애인, 고령자, 영유아 동반 등의 관광객을 위한 **편의시설 확충**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
10) 교통 **접근성**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
11) 이기대 등 **주변관광지와의 연결성**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

C4. 그 외 부산의 용호만 유람선 터미널 일대 활성화를 위한 의견을 자유롭게 기술 바랍니다.

○ 개인정보 보유기간 : 조사 수행일로부터 2개월 이내
○ 개인정보 이용목적 : 1) 집단별 특성에 대한 통계분석, 2) 조사의 신뢰성 확보를 위한 전화 검증
※ 개인정보보호법에 의거하여 개인정보 수집 및 이용에 따른 동의를 거부할 수 있으며, 동의를 거부할 경우 응답자 정보를 미기재하여 제출해 주시기를 바랍니다.

조사일시	2024년 8월 일	응답자	성명	
			전화번호	
개인정보 제공 동의			① 동의함	② 동의하지 않음

♣ 본 설문조사에 응답해 주셔서 진심으로 감사드립니다. ♣

외국인(영문)

In accordance with 「the Statistics Act」 Article 33(Protection of Confidentiality), the personal informational contained in this survey is strictly protected.	List ID					ID			

Survey on Yonghoman Bay Cruise Terminal and Passengers (Koreans · Foreigners · Citizens)

Ladies and Gentlemen.

The Busan Development Institute is a research institute to comprehensively and systematically investigate·analyze·study the overall municipal administration of Busan Metropolitan, and is currently conducting research on 「**Plan to Vitalize Yonghoman Bay Cruise Terminal and Pier**」.

This survey aims to survey various opinions about the performance and awareness of the cruise among Yonghoman Bay Cruise passengers and local residents and to present a new environmental policy switchover strategy.

Your valuable opinions will be computerized statistically and used only as research data, and will not have any negative impact on your personal life. We appreciate your understanding to the purpose of the survey and your active cooperation.

Thank you
August 2024

Research Managed By	Research Inquiry	Survey Managed by	Survey Inquiry
BDI 부산연구원 BUSAN DEVELOPMENT INSTITUTE	Chief : Park Kyeong-ok Phone : 051-860-8800	리서치한국 사회조사전문기관	Tel : 051-462-0702 Fax : 0505-861-1210 Email : lbj0820@hanmail.net

S. Demographic Characteristics

S1. What is your gender?

① Male ② Female

S2. What is your age?

① Under 20s ② 20s ③ 30s
④ 40s ⑤ 50s ⑥ 60s or more

S3. **(Foreigner)** What specific country are you currently living in? ( )city · province **(e.g. Taiwan)**

Part A. Cruise Ship Experience

A1. Have you gone aboard a cruise ship in Busan within the last 3 years? If you have, when did you get aboard the ship? Please choose three of the locations below.

Answer 1		Answer 2		Answer 3	

① Yonghoman Bay Cruise ② Haeundae Cruise ③ Jagalchi Cruise
④ Taejongdae Cruise ⑤ Oryukdo Cruise ⑥ Other ( )
⑦ N/A **(☞ Go to B2)**

A1-1. What was the reason you chose the cruise?

① You liked the course ② Easy to access ③ Reasonable price
④ Easy connection with other nearby tourist attractions ⑤ Friends or social network recommendation ⑥ Other ( )

A2. How many times have you got aboard a cruise at Yonghoman Bay for the last 3 years?

① 1 time ② 2 times ③ 3 times ④ More than 4 ⑤ Regular visit

A3. What is the purpose of the cruise? Please select three answers referring to the answers below.

Answer 1		Answer 2		Answer 3	

① Experience(tour) ② New experience in Busan ③ Photography on the sea
④ To enjoy natural landscape(sea, etc.) ⑤ Rest and relaxation ⑥ To make a meaningful memory with your company
⑦ Included in Busan Tour Bus Red Line Course ⑧ To visit nearby cafe or restaurant ⑨ To enjoy festivals (firework, drone show, etc.) in Gwangalli area
⑩ Other( )

A4. What is the Yonghoman bay course you have tried?

① (Daytime) Oryukdo Course ② (Nighttime) Haeundae Course ③ Both

A5. Which Yonghoman bay cruise course do you like the most?

① **(Daytime)** Oryukdo Course ② **(Nighttime)** Haeundae Course ③ Both

A6. How long did you stay on the most recent Yonghoman Bay Cruise? **(all time consumed including waiting)**

① Less than an hour ② 1 hour – 2 hours ③ 2 hours– 4 hours ⑤ 4 hours or more

A7. With whom did you get aboard the Yonghoman bay cruise most recently?

① Parent ② Spouse ③ Partner ④ Child ⑤ Alone
⑥ Sibling ⑦ Friend ⑧ Club member ⑨ Coworker ⑩ Other( )

A8. What did you do while waiting to get aboard after you purchased tickets most recently? **(Check all applicable answers)**

① Taking a walk around Starlight Park ② Using lounge and convenience facility ③ Visiting Yonghoman Bay Cruise Terminal Gallery
④ Visiting nearby restaurant or cafe ⑤ Other( )

A9. What did you do after enjoying Yonghoman Bay Cruise most recently?

① Visited tourist attraction ( ) ② Took a walk around Yonghoman Bay Cruise Terminal ③ Went to hotel ④ Other( )

A10. What is the transportation you used to get aboard the Yonghoman Bay Cruise most recently?

① Public Transportation ② Driving ③ Walking ④ Busan Tour Bus ⑤ Other( )

A11. How did you visit the Yonghoman Bay cruise zone?

① Recommendation ② Online(social network, Youtube, etc.) ③ Tourism Organization Website
④ Cruise Promotion materials ⑤ Mass media ⑥ VISIT card
⑦ Other ( )

A12. Please check applicable satisfaction level and importance factor about your experience on board the Yonghoman Bay Cruise.

Classification		Satisfaction					Importance				
		Very low	Low	Average	High	Very high	Very low	Low	Average	High	Very high
Convenience	1) Cruise information(or leaflet)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) Cruise ticket purchase system	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) Terminal lounge and recreational facility	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) Cruise boarding and safety experience	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	5) Various accommodations	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	6) Nearby restaurants	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
Environment	1) Attractive promotion and marketing	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) Beautiful nearby natural landscape	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) Attractive and creative program	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) Kind and friendly service	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	5) Unique souvenir	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	6) Attractive course	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	7) Reasonable price	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	8) Cleanliness of cruise(yacht)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	9) Cleanliness of surroundings	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	10) Clean restaurant(if you visited any)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	11) Clean accommodations(if you visited any)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
Connection	1) Connection to nearby tourist attractions	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) Transportation to and from the cruise	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) Connection to boarding	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
Satisfaction	1) Overall satisfaction on cruise experience	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) Willing to re-visit	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) Willing to recommend to others	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

A13. The followings are questions about the cruise terminal building(3-story building). Did you visit the cruise terminal building?

① Yes **(Answer the following questions)** ② No **(Go to Part B1)**

Classification		Satisfaction					Importance				
		Very low	Low	Average	High	Very high	Very low	Low	Average	High	Very high
Terminal	1) Facility integrity including the ticket office	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) Cleanliness inside the cruise terminal	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) Connection to cruise boarding	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) Various attractions inside the terminal	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

A14. The cruise terminal is a 3-story building. Please choose three of the followings below that you want to be in the terminal regarding the nearby facilities.

No. 1		No. 2		No. 3	

① Various cafes ② Various restaurants ③ Shopping mall(clothes, accessories, etc.)
④ Cultural facility(art museum, etc.) ⑤ General bars(luxurious bars, pub, karaoke, etc.) ⑥ Sports facility
⑦ Children's playground ⑧ Common commercial places(flower shops, etc.) ⑨ Accommodations
⑩ Resting area inside the ticket office ⑪ Other ( )

Part B. Visiting behavior of the Yongho Bay cruise ship (Yongho Bay Starlight Park, Lee Gi-dae, etc.)

B1. Have you ever visited any places near Yonghoman Bay Cruise(Starlight Park, Igidae Cliff, etc.)?

① Yes **(☞ Go to B1-1)** ② No **(☞ Go to B2-1)**

Part B1. Visiting Places Near Yonghoman Bay Cruise(Starlight Park, Igidae Cliff, etc.)

B1-1. How many times did you visit the places near Yonghoman Bay Cruise(Starlight Park, Igidae Cliff, etc.) for the recent 3 years?

① 1 time ② 2 times ③ 3 times ④ Regular visit

B1-2 What are the biggest reasons you visited the places near Yonghoman Bay Cruise(Starlight Park, Igidae Cliff, etc.)? Please choose three of the followings below.

No. 1		No. 2		No. 3	

① To get aboard a yacht(cruise) ② For Igidae tour ③ To enjoy seaside landscape
④ To dine out ⑤ As a part of Busan Tour Bus red line course ⑥ To visit a cafe
⑦ To enjoy a gallery ⑧ Other ( )

B1-3. How long did you stay around the Yonghoman Bay?

① Less than an hour ② 1 hour - 2 hours ③ 2 hours- 4 hours ⑤ 4 hours or more

B1-4. What is the transportation you used to visit the Yonghoman Bay places(Starlight Park, Igidae Cliff, etc.)?

① Public transportation ② Driving ③ Walk ④ Busan Tour Bus ⑤ Other ( )

B1-5. How did you visit the Yonghoman Bay places(Starlight Park, Igidae Cliff, etc.)?

① Recommendation ② Online(social network, Youtube, etc.) ③ Tourism Organization Website
④ Cruise Promotion materials ⑤ Mass media ⑥ VISIT card
⑦ Other ( )

Part B2. The reason you did not try the Yonghoman Bay Cruise

B2-1. Please choose reasons you did not try the Yonghoman Bay Cruise. Please choose three of the followings below.

No. 1		No. 2		No. 3	

① I didn't know there was a cruise ② I knew about it but I was not interested in it(town)
③ I was afraid of getting on a ship ④ I didn't find it fun(not recommended by others)
⑤ I had no time and was not able to afford it ⑥ I didn't know where to get on the cruise
⑦ It was hard to access ⑧ I did not have a company to enjoy the cruise with
⑨ I already have used another Busan cruise ⑩ Other ( )

B2-2. Are you willing to try the Yonghoman Bay Cruise in the future?

① Never ② Not really ③ Average ④ Maybe ⑤ Very much so

B2-3. If you are, who would you enjoy the cruise with?

① Alone ② Family/relative ③ Friend/partner
④ Coworker ⑤ Club member ⑥ Other ( )

B2-4 If you are, what would it be the purpose of the cruise experience?

① The cruise itself is a special experience ② To experience an event on the ocean ③ To rest and relax
④ To enjoy Igidae · Oryukdo on the sea ⑤ I'll just follow my company ⑥ Other ( )

Part C. How to vitalize Yonghoman Bay Cruise places

C1. How much do you think is the Yonghoman Bay Cruise place important to Busan as a tourist attraction?

① Not important at all ② Not important ③ Normal ④ Important ⑤ Very important

C2. To improve its necessity, please check three that need improvement.

No. 1		No. 2		No. 3	

① Accessibility to the terminal ② Convenient facility(stores, restroom, etc.)
③ Various courses and time table ④ Attractive promotion and marketing
⑤ Various programs on the sea(commentator, experience, etc.) ⑥ Tour-related program(event, theme, photo zone etc.)
⑦ Convenient booking and guide system ⑧ Kind service(including multilingual interpretation)
⑨ Other ( )

C3. What do you think is the point that needs to be set importance on to vitalize tourism around the Yonghoman Bay Terminal?

Classification	Satisfaction					Importance				
	Very low	Low	Average	High	Very high	Very low	Low	Average	High	Very high
1) To improve seaside **landscape**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) Sidewalk/pavement and bicycle lane **maintenance**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) Diversification of promotion and **marketing**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) **Increasing mooring facility** (mooring: a place where you get aboard a ship)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) Increasing various **maritime l eisure sports** facility	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6) **Increasing** maritime/historical/cultural **experience resource**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
7) Crease a **nighttime landmark**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
8) To develop and **improve tourism contents**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
9) To **increase facilities** for tourists including the disabled, the aged, or infants and children	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
10) Transportation **accessibility**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
11) **Connection to other nearby tourist attractions** like Igidae, etc.	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

C4. Please share your opinions freely about how to vitalize the Yonghoman Bay Cruise Terminal and nearby places.

♣ Thank you so much for your participation. ♣

외국인(중국어)

根据「统计法」第33条(秘密保护)在本次调查中属于个人信息的内容将得到严格保护。	调查日期: 2024年 月 日 调查员：	List ID					ID			

以龙湖湾游览船码头及乘客为对象的问卷调查（本国·外国人·市民对象）

您好！

(财)釜山研究院是综合且系统地调查·分析·研究釜山广域市市政的研究机构,目前正在进行「龙湖湾游览船客运站及码头活跃方案」的相关研究。本意见调查作为研究的一环,以龙湖湾游览船乘客及地区居民为对象,调查有关游览船成果和认识度的多种意见等,以提出新的环境政策转换战略。

大家提出的宝贵意见经过电算统计处理后,只用作研究资料,不会对大家的个人生活造成影响。希望您能理解本次调查的宗旨,在百忙之中抽出一点时间积极配合。

非常感谢

2024年 8月

研究主管机关	研究咨询	调查主管机关	调查咨询
BDI 부산연구원 BUSAN DEVELOPMENT INSTITUTE	研究负责人：朴璟玉 责任研究委员 电话：051-860-8800	리서치한국 사회조사전문기관	Tel：051-462-0702 传真：0505-861-1210 邮箱：lbj0820@hanmail.net

S. 人口统计学特性

S1. 您的性别是?

① 男性 ② 女性

S2. 您的年龄是?

① 未满20岁 ② 20多岁 ③ 30多岁
④ 40多岁 ⑤ 50多岁 ⑥ 60多岁以上

S3. **(外国人)** 您现在具体居住的国家是哪里? ( )市·郡·区**(例如, 台湾)**

Part A. 游览船乘坐经验

A1. 您在过去3年里在釜山坐过游览船吗? 如果有的话您是在哪里乘坐的呢?请参考下列选项，选择3个。

选项1		选项2		选项3	

① 龙湖湾游览船 ② 海云台游览船 ③ 札嘎其游览船
④ 太宗台游览船 ⑤ 五六岛游览船 ⑥ 其他( )
⑦ 无 **(☞向B2移动)**

A1-1. 您乘坐该游览船的理由是什么?

① 喜欢途经路线 ② 各方面都便利 ③ 价格性价比高
④ 与附近景点衔接性高 ⑤ 友人及SNS推荐 ⑥ 其他 ( )

A2. 您在过去3年里在龙湖湾乘坐过几次游览船?

① 1次 ② 2次 ③ 3次 ④ 4次 以上 ⑤ 定期访问

A3. 乘坐游览船的目的是什么? 请参考下列选项，选择3个。

第1位		第2位		第3位	

① 体验游览船(观光目的) ② 在釜山进行新的体验 ③ 在海上拍照
④ 欣赏自然（大海等）景观 ⑤ 为了休息和修养 ⑥ 为了和同行者一起创造有意义的回忆
⑦ 包含在釜山旅游巴士红线路线中 ⑧ 为了去附近咖啡店或餐厅 ⑨ 为了观看广安里一带烟花庆典及无人机表演等
⑩ 其他( )

A4. 您曾经乘坐过的路线是什么?

① (白天)五六岛路线 ② (夜晚)海云台路线 ③ 两个都乘坐过

A5. 游览船路线中您喜欢哪一个?

① **(白天)**五六岛路线 ② **(夜晚)**海云台路线 ③ 两个都

A6. 最近在龙湖湾游览船上停留了多久? **(包含等待的所有时间)**

① 不到一小时 ② 一小时以上- 不到2小时 ③ 2小时以上- 不到4小时 ④ 4小时以上

A7. 最近一次和谁一起乘坐游览船?

① 父母 ② 配偶 ③ 恋人 ④ 子女 ⑤ 一个人
⑥ 兄弟姐妹 ⑦ 朋友 ⑧ 同好会会员 ⑨ 同事 ⑩ 其他( )

A8. 最近购买游船票后等待游览船期间都做了些什么 **(全部回答)**

① 星光公园及一带散步 ② 使用休息室便利设施 ③ 参观龙湖湾游览船码头画廊
④ 使用附近的餐厅或咖啡厅 ⑤ 其他( )

A9. 最近乘坐龙湖湾游览船后做了些什么?

① 参观( )景点 ② 在龙湖湾游览船码头一带散步 ③ 回宿舍 ④ 其他 ( )

A10. 最近为了乘坐龙虎湾游览船而使用的交通工具是什么?

① 公共交通 ② 私家车 ③ 步行 ④ 釜山旅游巴士 ⑤ 其他( )

A11. 通过什么渠道到访了龙湖湾游览船乘坐地?

① 周边介绍 ② 网络(SNS, Youtube等) ③ 旅游发展局网页
④ 游览船宣传品 ⑤ 新闻媒体 ⑥ VISIT专用卡
⑦ 其他 ( )

A12. 请回答以下对龙湖湾游览船乘坐经验的满意度和重要度。

区分		满足度					重要度				
		非常低	低	一般	高	非常高	非常低	低	一般	高	非常高
便利性	1) 游览船信息指南(或小册子)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 游览船购票系统便捷	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 使用码头休息设施及娱乐设施	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 乘坐游览船及体验安全	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	5) 使用多样性的住宿设施	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	6) 使用游览船附近的餐厅	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
环境性	1) 宣传及营销的魅力	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 周边优秀的自然景观	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 节目的魅力和独创性	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 员工亲切的服务	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	5) 有特色的纪念品	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	6) 路线的魅力	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	7) 花费金额	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	8) 游览船（游艇）清洁	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	9) 周边的清洁	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	10) 餐厅卫生（如有使用）	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	11) 住宿设施清洁（如有使用）	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
连通性	1) 与周边景点的连接	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 往返于游览船之间的交通工具	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 直到搭乘游览船时的连接	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
满足性	1) 游览船乘坐体验的整体满足感	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 重访的意愿	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 推荐给周围的人	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

A13. 下面是关于游览船码头建筑物（3楼）的问题。您是否去过游览船码头大楼?

① 去过 **(下面接着回答)** ② 没有去过 **(向Part B1移动)**

区分		满足度					重要度				
		非常低	低	一般	高	非常高	非常低	低	一般	高	非常高
客运站	1) 游览船客运站售票处等设施的充实性	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 游览船客运站内部的清洁	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 与乘坐游览船的连接性	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 客运站内部各种看点	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

A14. 游览船客运站由3层楼组成，考虑到这一带的特点，请参考下列选项，选择3个希望入驻客运站头的设施。

第1位		第2位		第3位	

① 各种咖啡厅 ② 各种餐厅 ③ 购物设施(衣服，饰品等)
④ 文化设施(美术馆等) ⑤ 娱乐酒馆(高级酒吧、酒馆、练歌厅等) ⑥ 生活体育设施
⑦ 儿童游乐设施 ⑧ 花店等生活商业设施 ⑨ 住宿设施
⑩ 售票处内休息空间 ⑪ 其他（ ）

Part B. 龙湖湾游览船一带(龙湖湾星光公园，二妓台等) 到访形态

B1. 您至今是否去过龙湖湾游览船一带(龙湖湾星光公园，二妓台等)?

① 去过（☞移动到B1-1） ② 没有去过（☞移动到B2-1）

Part B1. 龙湖湾游览船一带(龙湖湾星光公园，二妓台等) 到访经验

B1-1. 过去3年间去过几次龙湖湾游览船一带(龙湖湾星光公园，二妓台等)?

① 1次 ② 2次 ③ 3次 ④ 定期到访

B1-2 到访龙湖湾游览船一带(龙湖湾星光公园，二妓台等)最大理由是什么?请参考下列选项，选择3种。

第1位		第2位		第3位	

① 为了坐游艇(游览船) ② 为了游览二妓台 ③ 为了欣赏水边景观
④ 为了用餐 ⑤ 因为包含在釜山旅游巴士红线路线中 ⑥ 为了去咖啡厅
⑦ 为了参观画廊 ⑧ 其他( )

B1-3. 您在龙湖湾游览船一带停留了多久?

① 不到1小时 ② 1小时以上 – 不到2小时 ③ 2小时以上 – 不到4小时 ④ 4小时以上

B1-4. 您为了到访龙湖湾游览船一带(龙湖湾星光公园，二妓台等)而使用的交通工具是什么?

① 公共交通 ② 私家车 ③ 步行 ④ 釜山旅游巴士 ⑤其他( )

B1-5. 您通过什么渠道到访了龙湖湾游览船一带(龙湖湾星光公园，二妓台等)?

① 周边介绍 ② 网络(SNS，Youtube等) ③ 旅游发展局网页
④ 游览船宣传品 ⑤ 新闻媒体 ⑥ VISIT专用卡
⑦ 其他（ ）

Part B2. 没有乘坐龙湖湾游览船的理由

B2-1. 请选择在龙湖湾没有乘坐游览船的理由。请参考下列选项，选择3种

第1位		第2位		第3位	

① 不知道有游览船 ② 虽然知道但不感兴趣(住附近) ③ 害怕坐船
④ 感觉会很无趣(周围的人不推荐) ⑤ 时间和经济上不富余 ⑥ 不知道在哪里乘坐
⑦ 因为不方便 ⑧ 因为没有同行人一起享受 ⑨ 因为以前坐过釜山游览船
⑩ 其他（ ）

B2-2. 今后您想在龙湖湾乘坐游览船吗?

① 完全不想 ② 不会太想 ③ 一般 ④ 有一点想 ⑤ 非常想

B2-3. 如果您想在龙湖湾坐船的话，想和谁一起坐呢?

① 一个人 ② 家人/亲戚 ③ 朋友/恋人
④ 同事 ⑤ 同好会等团体 ⑥ 其他 ( )

B2-4 如果想乘坐的话，乘坐目的是什么?

① 为了自身的独特体验 ② 为了体验海上活动 ③ 为了充裕的休养和休息
④ 为了在海边观赏二妓台·五六岛 ⑤ 如果同行的人也坐的话 ⑥ 其他 ( )

Part C. 活跃龙湖湾游览船一带方案

C1. 您认为龙湖湾游览船一带是釜山需要的旅游要素吗?

① 完全不需要 ② 不需要 ③ 一般 ④ 需要 ⑤ 非常需要

C2. 为了强化需求度，请选择需要加强的3个领域。

第1位		第2位		第3位	

① 到登船口的便利性 ② 保障便利设施 (小卖部、洗手间等) ③ 多种航运路线及使用时间段
④ 魅力十足的宣传及营销 ⑤ 活跃海上的各种节目 (解说、体验等) ⑥ 多种多样的旅游相关项目 (活动、主题、拍照区等)
⑦ 便捷的预约与咨询系统 ⑧ 亲切的员工服务 (包括语言沟通) ⑨ 其他 ( )

C3. 您认为振兴龙湖湾游览船码头一带旅游需要重点关注哪些方面?

区分	满足度					重要度				
	非常低	低	一般	高	非常高	非常低	低	一般	高	非常高
1) 改善水边景观	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 整顿周边人行道及自行车道	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 宣传，营销活动多样化	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) 扩充游览船码头停泊设施 (停泊:上下船设施)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) 扩充多种海洋休闲运动设施	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6) 扩充海洋/历史/文化体验资源	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
7) 打造夜间景点的地标性建筑	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
8) 开发和扩充旅游项目	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
9) 扩充残疾人、高龄者、婴幼儿陪同等观光客的便利设施	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
10) 交通便利性	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
11) 与二妓台等周边旅游景点的连接性	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

C4. 为活跃釜山龙湖湾游览船码头一带，请自由陈述其他意见。

♣ 非常感谢您参与本问卷调查。♣

지역주민

「통계법」 33조(비밀의 보호)에 의거 본 조사에서 개인정보에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다.	조사일시 : 2024년 월 일 조사원 :	List ID					ID			

용호만 유람선 터미널 및 탑승객 대상 설문조사(남구·수영구 지역주민)

안녕하십니까?

(재)부산연구원은 부산광역시의 시정 전반을 종합적이면서 체계적으로 조사·분석·연구하는 연구기관으로, 현재 **「용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 방안」**에 관한 연구를 수행하고 있습니다.

본 의견조사는 연구의 일환으로 용호만 유람선 승선객이나 지역주민 대상으로 유람선에 대한 성과와 인식도에 관한 다양한 의견 등을 조사하여 새로운 환경정책 전환 전략을 제시하고자 합니다.

여러분께서 들려주신 고귀한 의견은 전산통계처리를 거쳐 연구 자료로만 활용할 뿐, 여러분의 개인 생활에 누를 끼치는 일은 없을 것입니다. 바쁘시겠지만 본 조사의 취지를 이해하시고 잠시만 시간을 내어 적극적으로 협조하여 주시기 바랍니다.

감사합니다.
2024년 8월

연구주관 기관	연구 문의	조사주관 기관	조사 문의
BDI 부산연구원 BUSAN DEVELOPMENT INSTITUTE	연구책임 : 박경옥 책임연구위원 전화 : 051-860-8800	리서치한국 사회조사전문기관	Tel : 051-462-0702 팩스 : 0505-861-1210 이메일 : lbj0820@hanmail.net

S. 인구통계학적 특성

S1. 귀하의 성별은 무엇입니까?

① 남성 ② 여성

S2. 귀하의 연령은 어떻게 되십니까?

① 20대 미만 ② 20대 ③ 30대
④ 40대 ⑤ 50대 ⑥ 60대 이상

S3. 귀하의 현재 부산 내 거주지는 어떻게 되십니까?

① 대연동 ② 용호동 ③ 용당동 ④ 문현동 ⑤ 우암동 ⑥ 감만동
⑦ 망미동 ⑧ 수영동 ⑨ 민락동 ⑩ 광안동 ⑪ 남천동

Part A. 유람선 탑승 경험

A1. 귀하는 지난 3년 동안 부산에서 유람선을 탑승해보신 경험이 있으십니까? 경험이 있다면 어디서 유람선을 탑승하셨습니까? 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오.(☞ **①을 선택하지 않은 경우 A1-1 응답 후 B1로 이동**)

1선택		2선택		3선택	

① 용호만유람선 ② 해운대유람선 ③ 자갈치유람선
④ 태종대유람선 ⑤ 오륙도유람선 ⑥ 기타( )
⑦ 없음(☞ **B1로 이동**)

A1-1. 선택한 유람선 중 가장 최근 이용한 유람선을 이용한 이유는 무엇입니까?

① 이용 코스가 마음에 들어서 ② 접근성이 뛰어나서 ③ 가격이 효율적이어서
④ 인근 관광지와 연계성이 우수해서 ⑤ 지인 또는 SNS 추천 ⑥ 기타 ( )

A2. 지난 3년 동안 용호만에서 유람선을 몇 번 이용해 보셨습니까?

① 1회 ② 2회 ③ 3회 ④ 4회 이상 ⑤ 정기적 방문

A3. 용호만 유람선 탑승 목적은 무엇입니까? 아래의 문항을 참고하여 3가지 순위를 선택하여 주십시오.

1순위		2순위		3순위	

① 유람선 체험(관광목적) ② 부산에서 새로운 체험 ③ 해상 위에서 사진찍기
④ 자연(바다 등)경관을 감상 ⑤ 휴식과 휴양을 위해서 ⑥ 동행자와 같이 의미 있는 추억 만들기 위해서
⑦ 부산투어버스 레드라인 코스에 포함 ⑧ 주변 카페 혹은 식당에 가기 위해 ⑨ 불꽃축제 및 드론쇼 등 광안리 일대 축제 관람 목적을 위해
⑩ 기타( )

A4. 가장 최근 귀하께서 이용해 보신 코스는 무엇입니까?

① (주간)오륙도 코스 ② (야간)해운대 코스 ③ 둘 다 이용

A5. 유람선 코스 중 선호하는 코스는 무엇입니까?

① **(주간)**오륙도 코스 ② **(야간)**해운대 코스 ③ 둘 다

A6. 가장 최근 용호만 유람선 탑승은 누구와 함께하십니까?

① 부모 ② 배우자 ③ 연인 ④ 자녀 ⑤ 혼자
⑥ 형제 또는 자매 ⑦ 친구 ⑧ 동호회 회원 ⑨ 직장 동료 ⑩ 기타( )

A7. 가장 최근 용호만 유람선 표 구매 후 유람선을 기다리는 동안 어떤 활동을 하셨습니까?

① 별빛공원 및 일대 산책 ② 휴게실 편의시설 이용 ③ 용호만 유람선 터미널 갤러리 방문
④ 인근 식당 혹은 카페 이용 ⑤ 기타( )

A8. 가장 최근 용호만 유람선 탑승 후 어떤 활동을 하셨습니까?

① 관광지( )방문 ② 용호만 유람선 터미널 일대 산책 ③ 숙소로 이동 ④ 기타( )

A9. 가장 최근 용호만 유람선 탑승을 위해 이용하신 교통수단은 무엇입니까?

① 대중교통 ② 자가용 ③ 도보 ④ 부산투어버스 ⑤ 기타( )

A10. 어떤 경로를 통해 가장 최근 용호만 유람선 탑승지를 방문하셨습니까?

① 주변의 소개 ② 인터넷(SNS, Youtube 등) ③ 관광공사 홈페이지
④ 유람선 홍보물 ⑤ 대중매체 ⑥ VISIT 전용카드
⑦ 기타 ( )

A11. 다음의 용호만 유람선 탑승 경험에 따른 만족도와 중요도를 응답해 주시기 바랍니다.

구분		만족도					중요도				
		매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
사업영향	1) 유람선 운항으로 인해 관광객이 증가	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 관광객 증가를 환영	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 용호만 유람선에 대한 자긍심을 가진다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 용호만 유람선으로 인해 지역 교통시설이 개선	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	5) 편의시설이 개선	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	6) 지역이 전체적으로 성장	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	7) 소득증대 기회를 얻었다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	8) 소 일거리가 생겼다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
환경영향	1) 자연환경이 훼손되었다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 유람선 운항으로 환경이 오염되었다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 유람선으로 인해 거주환경이 개선되었다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
주민역량	1) 유람선 사업 목적을 잘 이해한다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 운영자와의 지속적인 관계를 갖고 있다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 관계자와의 사이가 좋다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 유람선 운영에 대해 만족한다	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
만족도	1) 유람선 노선(코스)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 유람선 내 관광 안내	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 유람선 이용 요금	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 유람선 티켓 구입 시스템	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	5) 터미널 휴게시설	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	6) 주변 관광지와 연계성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	7) 교통 접근성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	8) 유람선 안전성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	9) 유람선 직원 서비스	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	10) 용호만터미널 홍보 및 마케팅	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
만족성	1) 유람선 탑승 체험의 전반적 만족	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 재방문 할 의지	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 주변 사람에게 추천	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

A12. 다음은 용호만 유람선 터미널 건물(3층)에 관한 질문입니다. 유람선 터미널 건물을 방문하셨습니까?

① 네 **(아래 계속 응답)** ② 아니오 **(Part B1으로 이동)**

구분		만족도					중요도				
		매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
터미널	1) 유람선 터미널 매표소 등 시설의 충실성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	2) 유람선 터미널 내부 청결성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	3) 유람선 탑승과의 연결성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
	4) 터미널 내 다양한 볼거리	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

A13. 용호만 유람선 터미널은 3층으로 구성되어 있습니다. 일대의 특성을 고려하여 터미널 내 어떤 시설이 입점 되었으면 하는지 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오

1순위		2순위		3순위	

① 다양한 카페 ② 다양한 음식점 ③ 쇼핑시설(옷, 액세서리 등)
④ 문화시설(미술관 등) ⑤ 유흥주점(고급 술집, 펍, 노래방 등) ⑥ 생활체육시설
⑦ 어린이 놀이시설 ⑧ 꽃집 등 생활 상업시설 ⑨ 숙박시설
⑩ 매표소 내 휴식 공간 ⑪ 기타 ( )

Part B. 용호만 유람선 일원(용호만 별빛공원, 이기대 등) 방문행태

B1. 귀하께서는 지금까지 용호만 유람선 일원(용호만 별빛공원, 이기대 등)을 방문하신 적이 있습니까?

① 예 **(☞ B1-1 이동)** ② 아니오 **(☞ B2-1 이동)**

Part B1. 용호만 유람선 일원(용호만 별빛공원, 이기대 등) 방문 경험

B1-1. 가장 최근 용호만 유람선 일원(용호 별빛공원, 이기대 등)에 방문하신 큰 이유는 무엇입니까? 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오

1순위		2순위		3순위	

① 요트(유람선)를 타기 위해 ② 이기대 관광을 위해 ③ 수변 경관을 감상하기 위해
④ 식사하기 위해 ⑤ 부산투어버스 레드라인 코스에 포함되어 있어서 ⑥ 카페에 가기 위해
⑦ 갤러리 구경을 위해 ⑧ 기타( )

B1-2. 가장 최근 용호만 유람선 일원(용호 별빛공원, 이기대 등)에 얼마나 체류하셨습니까?

① 1시간 미만 ② 1시간 이상 - 2시간 미만 ③ 2시간 이상-4시간 미만 ④ 4시간 이상

B1-3. 가장 최근 용호동 유람선 일원 방문(용호 별빛공원, 이기대 등)을 위해 이용하신 교통수단은 무엇입니까?

① 대중교통 ② 자가용 ③ 도보 ④ 부산투어버스 ⑤ 기타 ( )

B1-4. 가장 최근 어떤 경로를 통해 용호만 유람선 일원(용호 별빛공원, 이기대 등)을 방문하셨습니까?

① 주변의 소개 ② 인터넷(SNS, Youtube 등) ③ 관광공사 홈페이지
④ 유람선 홍보물 ⑤ 대중매체 ⑥ VISIT 전용카드
⑦ 기타 ( )

Part B2. 용호만 유람선 탑승하지 않은 이유

B2-1. 용호만에서 유람선을 이용하지 않은 이유를 선택해 주십시오. 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오

1순위		2순위		3순위	

① 유람선이 있는지 몰라서 ② 알고는 있으나 관심이 없어서(동네) ③ 배타는 것이 무서워서
④ 재미없을 것 같아서(주위 비추천) ⑤ 이용할 시간과 경제적 여유가 없어서 ⑥ 어디서 타는지 몰라서
⑦ 접근성이 떨어져서 ⑧ 함께 즐길 동행인이 없어서 ⑨ 부산 유람선을 이용해 본 경험이 있어서
⑩ 기타 ( )

B2-2. 향후 용호만에서 유람선을 이용해 볼 의향이 있으십니까?

① 전혀 없다 ② 없는 편이다 ③ 보통이다 ④ 있는 편이다 ⑤ 매우 있다

B2-3. 향후 용호만 유람선을 이용할 의향이 있으시다면 누구랑 함께 이용하시겠습니까?

① 혼자 ② 가족/친척 ③ 친구/연인
④ 직장 동료 ⑤ 동호회 등 단체 ⑥ 기타 ( )

B2-4. 향후 용호만 유람선을 이용할 의향이 있으시다면 어떤 목적으로 이용하시겠습니까?

① 자체의 독특한 경험을 위해 ② 해상 위에서의 이벤트를 체험하기 위해 ③ 여유 있는 휴양 · 휴식을 위해
④ 이기대 · 오륙도를 바다에서 감상하기 위해 ⑤ 동행이 탑승한다고 하면 ⑥ 기타 ( )

B2-5. 유람선을 이용하게 된다면 기대하는 부분은 무엇입니까?

① 해양 경관 감상 ② 선상에서의 사진찍기 ③ 선상에서의 취식(와인, 음료 등) 경험
④ 이기대/해운대의 정보 습득 ⑤ 선상에서의 다양한 체험 활동(VR/AR 체험, 게임 등) ⑥ 기타 ( )

Part C. 용호만 유람선 일원 활성화 방안

C1. 용호만 유람선 일대가 부산에 어느 정도 필요한 관광 요소라고 생각하십니까?

① 전혀 불필요 ② 불필요 ③ 보통 ④ 필요 ⑤ 매우 필요

C2. 필요도를 강화하기 위해 보강되어야 할 분야 3개를 선택해 주세요.

1순위		2순위		3순위	

① 탑승장까지의 편리한 접근성 ② 편의시설(매점, 화장실 등)확보 ③ 다양한 운항코스 및 이용 시간대
④ 매력적인 홍보 및 마케팅 활용 ⑤ 해상 위의 다양한 프로그램 활성화(해설, 체험 등) ⑥ 관광 연계 프로그램 다양화(이벤트, 테마, 포토존 등)
⑦ 편리한 예약 및 안내 시스템 ⑧ 친절한 직원 서비스(언어소통 포함) ⑨ 기타 (

C3. 용호만 유람선 터미널 일대 관광 활성화를 위해 중점을 두어야 할 부분은 무엇이라고 생각하십니까?

구분	만족도					중요도				
	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
1) 수변 **경관** 개선	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 주변 보행 인도 및 자전거 **도로 정비**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 홍보, **마케팅 활동** 다각화	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) 유람선 선착장 **계류시설 확충** (계류: 배 타고 내리는 시설)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) 다양한 **해양레저스포츠** 시설 확충	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6) 해양/역사/문화 **체험자원 확충**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
7) **야간명소**로 랜드마크 조성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
8) 관광 **콘텐츠 개발**과 확충	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
9) 장애인, 고령자, 영유아 동반 등의 관광객을 위한 **편의시설 확충**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
10) 교통 **접근성**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
11) 이기대 등 **주변관광지와의 연결성**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

C4. 그 외 부산의 용호만 유람선 터미널 일대 활성화를 위한 의견을 자유롭게 기술 바랍니다.

○ 개인정보 보유기간 : 조사 수행일로부터 2개월 이내
○ 개인정보 이용목적 : 1) 집단별 특성에 대한 통계분석, 2) 조사의 신뢰성 확보를 위한 전화 검증
※ 개인정보보호법에 의거하여 개인정보 수집 및 이용에 따른 동의를 거부할 수 있으며, 동의를 거부할 경우 응답자 정보를 미기재하여 제출해 주시기를 바랍니다.

조사일시	2024년 8월 일	응답자	성명	
			전화번호	
개인정보 제공 동의			① 동의함	② 동의하지 않음

♣ 본 설문조사에 응답해 주셔서 진심으로 감사드립니다. ♣

운영자

「통계법」 33조(비밀의 보호)에 의거 본 조사에서 개인정보에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다.	조사일시 : 2024년 월 일 조사원 :	List ID					ID			

용호만 유람선 터미널 운영에 대한 설문조사(운영자)

안녕하십니까?

(재)부산연구원은 부산광역시의 시정 전반을 종합적이면서 체계적으로 조사·분석·연구하는 연구기관으로, 현재 **「용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 방안」**에 관한 연구를 수행하고 있습니다.

본 의견조사는 연구의 일환으로 용호만 유람선 운영자 및 관련자 대상으로 유람선에 대한 성과와 인식도에 관한 다양한 의견 등을 조사하여 새로운 환경정책 전환 전략을 제시하고자 합니다.

여러분께서 들려주신 고귀한 의견은 전산통계처리를 거쳐 연구 자료로만 활용할 뿐, 여러분의 개인생활에 누를 끼치는 일은 없을 것입니다. 바쁘시겠지만 본 조사의 취지를 이해하시고 잠시만 시간을 내어 적극적으로 협조하여 주시기 바랍니다.

감사합니다.

2024년 8월

연구주관 기관	연구 문의
BDI 부산연구원 BUSAN DEVELOPMENT INSTITUTE	연구책임 : 박경옥 책임연구위원 전화 : 051-860-8800

S. 인구통계학적 특성

S1. 귀하의 성별은 무엇입니까?

① 남성 ② 여성

S2. 귀하의 연령은 어떻게 되십니까?

① 20대 미만 ② 20대 ③ 30대
④ 40대 ⑤ 50대 ⑥ 60대 이상

S3. 귀하의 소속 및 분야는 어디입니까?

① 유람선 운영관리자 ② 유람선과 관련한 공무원
③ 유람선 및 관광 관련 기관근무 ④ 유람선 및 관광 관련 연구자(교수 및 박사)

S5. 귀하의 소속 및 분야 근무연수는 어떻게 되십니까?

① 2년 미만 ② 2년 ~ 5년 미만
③ 5년 ~ 10년 미만 ④ 10년 이상

Part A. 유람선 탑승 경험

A1. 귀하는 지난 3년 동안 부산에서 유람선을 탑승해보신 경험이 있으십니까? 경험이 있다면 어디서 유람선을 탑승하셨습니까? 아래의 문항을 참고하여 3가지 선택하여 주십시오.**(☞ ⑦을 선택하지 않은 경우 A1-1 응답 후 B로 이동)**

1선택		2선택		3선택	

① 용호만유람선 ② 해운대유람선 ③ 자갈치유람선
④ 태종대유람선 ⑤ 오륙도유람선 ⑥ 기타( )
⑦ 없음 **(☞B1로 이동)**

A1-1. 선택한 유람선 중 가장 최근 이용한 유람선을 이용한 이유는 무엇입니까?

① 이용 코스가 마음에 들어서 ② 접근성이 뛰어나서 ③ 가격이 효율적이어서
④ 인근 관광지와 연계성이 우수해서 ⑤ 지인 또는 SNS 추천 ⑥기타 ( )

A2. 지난 3년 동안 용호만에서 유람선을 몇 번 이용해 보셨습니까?

① 1회 ② 2회 ③ 3회 ④ 4회 이상 ⑤ 정기적 방문

A3. 가장 최근 용호만 유람선 탑승 목적은 무엇입니까? 3가지 순위를 선택하여 주십시오.

1순위		2순위		3순위	

① 유람선 체험(관광목적) ② 부산에서 새로운 체험 ③ 해상 위에서 사진찍기
④ 자연(바다 등)경관을 감상 ⑤ 휴식과 휴양을 위해서 ⑥ 동행자와 같이 의미 있는 추억 만들기 위해서
⑦ 부산투어버스 레드라인 코스에 포함 ⑧ 주변 카페 혹은 식당에 가기 위해 ⑧ 불꽃축제 및 드론쇼 등 광안리 일대 축제 관람 목적을 위해
⑨ 기타( )

A4. 가장 최근 용호만 유람선 코스는 무엇입니까?

① (주간)오륙도 코스 ② (야간)해운대 코스 ③ 둘 다 이용

A5. 용호만 유람선 코스 중 선호하는 코스는 무엇입니까?

① **(주간)**오륙도 코스 ② **(야간)**해운대 코스 ③ 둘 다

A6. 가장 최근 용호만 유람선 탑승은 누구와 함께하십니까?

① 부모 ② 배우자 ③ 연인 ④ 자녀 ⑤ 혼자
⑥ 형제 또는 자매 ⑦ 친구 ⑧ 동호회 회원 ⑨ 직장 동료 ⑩기타( )

A7. 가장 최근 용호만 유람선 표 구매 후 유람선을 기다리는 동안 어떤 활동을 하셨습니까? **(모두선택)**

① 별빛공원 및 일대 산책 ② 휴게실 편의시설 이용 ③ 용호만 유람선 터미널 갤러리 방문
④ 인근 식당 혹은 카페 이용 ⑤ 기타( )

A8. 가장 최근 용호만 유람선 탑승 후 어떤 활동을 하셨습니까?

① 관광지( )방문 ② 용호만 유람선 터미널 일대 산책 ③ 숙소로 이동 ④ 기타( )

A9. 가장 최근 용호만 유람선 탑승을 위해 이용하신 교통수단은 무엇입니까?

① 대중교통 ② 자가용 ③ 도보 ④ 부산투어버스 ⑤ 기타( )

A10. 어떤 경로를 통해 용호만 유람선 탑승지를 방문하셨습니까?

① 주변의 소개 ② 인터넷(SNS, Youtube 등) ③ 관광공사 홈페이지
④ 유람선 홍보물 ⑤ 대중매체 ⑥ VISIT 전용카드
⑦ 기타 ( )

Part B. 유람선 운영과 관련한 인식

B1. 용호만 유람선 운영에 있어 현재 단계는 어느 정도라고 생각하십니까?

도입기	←	성장기	→	성숙기	→	쇠퇴기
① 1단계	② 2단계	③ 3단계	④ 4단계	⑤ 5단계	⑥6단계	⑦7단계

B2. 용호만 유람선이 부산에서 어느 정도 필요한 관광요소라고 생각하십니까?

① 전혀 불필요 ② 불필요 ③ 보통 ④ 필요 ⑤ 매우 필요

B3. 필요도를 강화하기 위해 보강되어야 할 분야 3개를 선택해 주세요.

1순위		2순위		3순위	

① 탑승장까지의 편리한 접근성 ② 편의시설(매점, 화장실 등)확보 ③ 다양한 운항코스 및 이용시간대
④ 매력적인 홍보 및 마케팅 활용 ⑤ 해상 위의 다양한 프로그램 활성화(해설, 체험 등)
⑥ 관광 연계 프로그램 다양한 (이벤트, 테마, 포토존 등) ⑦ 편리한 예약 및 안내 시스템 ⑧ 친절한 직원 서비스(언어소통 포함)
⑨기타 ( )

B4. 다음의 용호만 유람선 탑승경험에 따른 만족도와 중요도를 응답해 주시기 바랍니다.

리더 역량	만족도					중요도				
	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
1) 리더의 유람선 운영 전문성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 리더의 유람선 경영능력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 리더의 유람선 관련 상품개발력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) 리더의 지역사회 봉사정신	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) 리더의 유람선 환경에 대한 이해력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
인재양성										
1) 전문가 인력 양성 노력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 전문 안내원 양성 노력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 교육 참여에 인센티브 마련	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) 유람선 및 관광서비스 전문 교육	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
프로그램 개발										
1) 프로그램 전달(홍보&마케팅)방식 다양화	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 프로그램 모니터링 후 개선 노력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 관련 축제 등 이벤트 개발 노력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) 인근 식당, 카페 등과의 프로모션 노력	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
지속가능한 관광 태도										
1) 현재와 미래를 위해 바다환경을 보호	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 해양관광은 우리 지역사회환경을 보호	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 미래세대를 위해 바다환경을 개선	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) 규제는 관광개발로 인한 부정적 영향을 감소시키는데 필요	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) 지역(남구)과의 상생에서 관광이 중요	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

공간 운영	만족도					중요도				
	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
1) 유람선 터미널(건물)로서 충분한 기능	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 유람선 터미널(건물)의 전략적 운영	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 터미널과의 유람선 탑승 간의 접근성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) 부두 내 즐길거리(볼거리, 놀거리 등)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) 유람선(배)의 매력성(외관 등)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6) 유람선(배) 안에서의 특별한 경험	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6) 유람선, 터미널, 부두 등 지역민을 위한 공간 활용	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
7) 이기대, 용호별빛공원, 남천마리나, 광안리해수욕장 등 해안라인 연결성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

B5. 용호만 유람선 터미널 일대 관광 활성화를 위해 중점을 두어야 할 부분은 무엇이라고 생각하십니까?

구분	만족도					중요도				
	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다	매우 낮다	낮다	보통	높다	매우 높다
1) 수변 **경관** 개선	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2) 주변 보행 인도 및 자전거 **도로 정비**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3) 홍보, **마케팅 활동** 다각화	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4) 유람선 선착장 **계류시설 확충** (계류: 배 타고 내리는 시설)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5) 다양한 **해양레저스포츠** 시설 확충	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6) 해양/역사/문화 **체험자원 확충**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
7) **야간명소**로 랜드마크 조성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
8) 관광 **콘텐츠 개발**과 확충	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
9) 장애인, 고령자, 영유아 동반 등의 관광객을 위한 **편의시설 확충**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
10) 교통 **접근성**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
11) 이기대 등 **주변관광지와의 연결성**	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

B6. 용호만 유람선 터미널 3층 건물에 대한 의견입니다. 자유롭게 기술 바랍니다.

(1) 유람선 터미널로서 운영하기 위한 방안:

(2)만약, 터미널로서 운영하지 않는다면 어떤 시설물로 활용되었으면 하는지에 대한 의견:(예. 교육시설과 그에 대한 이유)

B7. 그 외 부산의 용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화를 위한 의견을 자유롭게 기술 바랍니다.

♣ 본 설문조사에 응답해 주셔서 진심으로 감사드립니다. ♣

2. 자문회의 의견

(1) 1차 자문회의

○ 일시: 2024년 6월 11일 15:00

○ 장소: 부산연구원 본원 8층 회의실

○ 참석자: 조우정(해양대학교), 강해상(동서대학교), 정평교(부산항만공사), 이정민·김천수(부산관광공사), 이대우·최정윤(부산시청), 내부연구진

자문의견
• 사업성 검토가 필요. 지금 사업성이 없기 때문에 다음으로 어떻게 해야 되는지 논의가 필요한 부분. 즉, 다음으로 지금 할 수 있는 방법은 수요를 늘리는 방법인데 그 이전에 현재의 상태를 명확히 판단 필요(수익/비용)
• 최소한 어떤 사업들을 가지고 관광객이나 수익을 이 정도는 늘릴 수 있다고 제시할 수 있어야 함. 현재 한 4만 명 정도 방문객이 있는데 손실이 많이 난다면, 수익이 나는 최소한의 예상 방문객이 어느 정도인지 확인을 해야 될 것 같음. 하지만 사업체가 투자를 더 할 수 있으면 좋겠지만 힘들 것이고 결국 시의 예산을 더 투입을 할 건데 그렇다면 수익성을 내기 쉽지 않을 것으로 판단
• BSC 이론을 선택한 부분에 대해 핵심가치와 추진방향이 어느 정도 정리가 된 것 같은데 특별히 이를 도입한 이유가 있는지 궁금하고, 설문조사 규모 고심
• 용호부두와 유람선 터미널은 인근 개발 계획이 많이 있었으며, 2년 전 현재 공영주차장으로 활용하는 공간을 해양수산부 산하 해양안전 체험센터로 운영하는 구상에 따라 기본적인 타당성 조사까지 마무리 되었으나 향후 운영비를 지자체가 부담하기에 무리가 있어 중단한 사례도 있음
• 지금까지 터미널 공간에 추진되었던 것들이 왜 잘 이행되지 않았는지를 확인해보고, 부산시 계획뿐만 아니라 해양수산부의 정책과 연계성을 좀 더 고려하면 탄력적으로 진행이 가능할 것임. 작년부터 해수부가 진행 중인 추가 선정하려는 거점 사업과 관련해서 용호만 부두와 연계성을 찾았으면 좋겠음
• 현재 부산의 현안과제는 수영만의 요트 관리인 것 같은데, 현대산업개발과 협상권을 가지기 위해서는 대체공간으로 활용을 허용하여 다음 재개발은 용호만이 될 수 있는 가능성을 높이는 것이 좋을 것으로 생각됨
• 또한 전통적인 유람선의 모습이 미관상 의미있고, 부산의 상징성면에서도 긍정적인 효과가 있을 것이란 것에 동의함
• 복합 거점 도시 외 해수부에서 해상택시 관련 사업을 올해 중점 사업으로 진행 중인데 부산시 해상택시 관련 계획과 관련해 유람선 공간을 활용해 해상택시 거점역할을 할 수 있는 방향으로 설정하는 것도 좋겠음
• 예전 최도석 박사님 유람선 관련 과제에 참여했었고, 지금까지 개선된 부분이 크게 없다 생각하기에 이번 과제에도 크게 변화가 있을지 의문
• 보통 내해·외해라고 했을 때 용호만은 위치 상 안의 바다라고 생각 내라고 생각할 수 있는데 외해이며, 그래서 파도가 크기 때문에 방파제를 추가적으로 설치해야 한다는 논의도 있었음
• 터미널 접근성면에서 불편함이 큼. 터미널에서 수속 후 짐을 들고 6차선 횡단보도를 건너야 하는 태생적 문제점이 있는데, 생각보다 불편한 부분이라 턱을 낮춘다거나 램프를 만든다거나 해결 방안이 필요
• 선박은 요트보다 유람선을 운영하는 것이 훨씬 경쟁력 있을 것으로 최근 중국인 관광객들이 많이 방문하는데, 거의 개별관광(FIT)객들이라는 점에서 유람선 관광의 기회가 될 수 있다고 판단
• 현재 터미널 입주 기업에 대한 부정적 인식이 강함. 문제점을 일으키는건 아니지만 심미적인 부분을 깎고 있다는 평이 대부분인데, 시간이 소요되더라도 제대로 된 업체 선정이 필요
• 일본의 고베 유람선 투어를 사례를 참고 필요한데 고베항을 개발해 작은 테마파크, 쇼핑센터, 호텔을 운영하고, 5개 연안크루즈 회사들이 공동 마케팅으로 운영하고 있어 용호만하고 유사한 환경이라 검토필요

- 사업성 평가는 실제로 평균 임대 수입이 1억 7천 만원(부가세 100만원)으로 1억 6천 정도 되는데, 대략 2억 3천 만원 정도면 사업성이 있다고 볼 수 있을 것임
- 현재 부산시 입장에서는 터미널 부분이 활성화되어서 그 외적인 부분에 효과가 있을 것들도 감안하여 과제를 진행하였고, 좋은 제안들을 해 주시면 좋겠음
- 수익성이나 액수 보다는 앞으로 관광객들이 많이 찾고 그에 따라 다른 관광지나 이동수단 등의 연결성 부분에서 지적해 주신 그런 부분들도 보완돼야 될 것 같음. 그래서 이런 부분들이 점차적으로 개선되어 나가면 좋겠음
- 항만공사에서는 최근 용호만 재개발 사업 추진을 검토하면서 2021년 마스터 플랜 수립(부산시)에 대한 내용에서 실습선이 들어오면서 매연 문제로 인해 선박을 이전하고, 해당 지역을 친수 공원으로 하는 계획이 있던데 실제 해양수산부 기본계획에 반영은 되지 않았음. 또한 선박의 이전지도 없고 찾기 어려운 상태라 친수공간으로 전체 조성하는 건 다소 무리
- 방파제 연장계획이 현재 정부계획에 반영되어 있고 항만공사와 부산시 주관으로 정부에 연장안을 건의해 놓은 상황
- 지금까지 대부분의 착수 보고 내용에서는 시설 개선이나 면적 확보 위주의 검토였는데, 운영 측면에서 활성화하고자 하는 내용면에서 상당히 필요하고 바람직한 방향의 주제라 판단
- 유람선 활성화에 대한 부분은 실제 시설에 대한 부분도 있지만 운영 프로그램에 대한 부분도 크다고 생각함. 예를들어 중국 장가계 여행 패키지로 보봉호 유람선 프로그램이 있는데 기암 절벽 관람, 호수 중간에 무대를 만들어 소수민족의 전통 민요 관람 등 주변환경을 활용한 몽환적인 분위기를 연출하는 흥미로운 프로그램이 인상적
- 그에 반해 용호만 유람선 코스는 다시 타고싶은 생각은 들지 않을 것임. 그러므로 프로그램 자체를 트렌드에 맞춰 구성할 필요가 있음
- 수영만 요트경기장에는 저녁 시간에 맞춰 요트들이 모여 불꽃놀이 하는 프로그램 인기가 많은데, 용호만 유람선이 실제는 요트로 보이는데 왜 유람선으로 홍보하는지 의문이고, 유람선이라고 할 때 요즘 트렌드와는 이질감이 느껴짐
- 18페이지에 보면 현재 선박 루트도 조금 아쉬운데, 시티투어버스와 연계해서 활용하는 방법도 마련하면 좋겠음
- 유람선 터미널로서 기능을 수행 할 때는 제2선사까지도 유치하고 6차선 도로 위의 다리 등 여러 계획이 있었으나 결국은 실현된 건 없고 그러다 보니까 현재 선사가 부두 쪽으로 매표소로 옮기고 거기에서 모든 시스템을 만들어 놓고 나니 터미널은 기능을 못하는 상황
- 터미널 내 메이저 브랜드들을 유치해 보려고 했으나 주변 지역이 주거 지역이기도 하고, 유동인구가 많지 않아서 투자가 잘 이루어지지 않았음
- 터미널을 비워두는 것이 기능을 오히려 상실될 것 같아 문화·예술 부분을 향유할 수 있게 미술 관련 임대사업을 추진
- 현재 외국인 관광객이 증가하는 것은 코로나 이전 홍보 마케팅으로 인한 형태와 조금 다른데, 현재는 비짓부산패스와 연계를 통해 유람선 탑승이 무료로 포함되기 때문에 증가한 부분이고, 이는 부산시 예산으로 대부분 할인되는 가격이 보존
- 관광객이 유람선 터미널을 거치지도 않고 부두로 가는 부분을 수정해서 터미널로써 기능성을 활성화시킬 방안이 필요
- 현재 2명이 터미널에 상주하며 사업을 운영하고 있으며 2층 미술관이 1층까지 사용(코로나 시기 계약, 서로 협의된 부분으로 미술관에서 1층 인테리어 일부 진행), 터미널로서 기능 전
- 3층 식당과 옥상 등 활용도가 다소 저조한 상황이며 임대와 주차장 등 수익 등 고려해 볼 때 관광공사 1인 인건비가 겨우 채워질 정도

(2) 2차 자문회의

○ 일시: 2024년 9월 26일 14:00

○ 장소: 부산연구원 본원 9층 회의실

○ 참석자: 홍장원(한국해양수산개발원), 한상현(동의대학교), 양위주(부경대학교), 김천수(부산관광공사), 이대우·최정윤(부산시청), 내부연구진

자문의견
• 선박 매연 발생이 작은 문제는 아님. 실제로 영도의 미세먼지 오염도는 서울보다 높음(노박지에서 발생되는 매연). 장기적으로는 이동 필요
• 터미널과 부두의 활성화 방안에서 현재 유람선의 매력도가 높지 않는 것이라 생각. 유람선 활성화가 먼저 추진 필요
• 해운대 마리나 요트들과 차별화 필요. 방문객들은 같다고 생각하지만 90명 이상 탑승 가능한 장점 존재 - 관광 트렌드는 액티비티를 거의 넣는데, 유람선은 타 액티비티와의 경쟁에서 매력도 낮음. 그러므로 비수기에 시민들의 행사 진행 등 수용인원이 많은 장점을 해운대와 비교해 강조할 수 있을 것
• 야간경관은 광안대교에서 바라보는 측면에서의 볼 때 관광객 유입이 가능하게 하는 방법
• 유람선 탑승객은 이기대를 들리면서 용호만까지 들리는 것 같은데, 이기대 산책로와 연결할 방안을 찾기. 터미널을 시·종점으로 설정하거나 이기대 정보를 얻는 곳으로 조성
• 잔교에 소규모로라도 위락기능을 넣기 고심
• 요즘 광안리 수변공원을 대체하는 곳이 민락더마켓 앞마당인데, 용호만도 비슷한 공간으로 꾸리면 젊은세대 유입가능
• 티켓 가격을 다양화(비수기 1만원대)로 저렴하게 이용 가능하도록 세팅
• 과제명에 터미널 활성화와 부두 활성화 구분이 필요 - 터미널 활성화는 배 운항이 많을 때 가능하다는 전제 조건이 있을텐데 운항사의 증편 노력이 필요. 운항 자체가 적은데 방문객의 증가는 기대 하기 어렵고, 현재 상권도 W상가를 많이 이용 - 부산 시민이 선호하는 부두로 개발하기 위해서는 녹지공간으로의 개발일 가능성이 커 개발이 어려울 수 있고. 퐁피두 부지가 활성화 되지 않으면 부두 활성화가 어려울 것 - 부산시 해양문화관광지구 안과 입구 공간을 연결 필요
• 민간 건설사의 용호만 개발 의지에 따라 속도는 달라질 것, 그러므로 부산시 담당자와 건설 업체의 의견 합치가 현실적으로는 필요 요소
• 백경호를 투어 상품으로 구성하는 것은 어려울 수 있음. 교육부 관할 시설이며, 전 세계적 트렌드는 매연문제로 선박의 출항과 불꽃축제를 외곽으로 이전
• 터미널과 선착상 사이 사고가 빈번히 일어나므로 도로를 도보로 활용하여야 활성화 가능한데 현 시점에서는 어려움
• 터미널 근처 휴식을 위한 공간이 필요(나무그늘, 테이블 등)
• BSC 개념 지표의 설명 필요
• 제언부분 내용을 단기-중기-장기로 재정리, 핵심사업은 강조
• 워트프론트 계획이 선행되어야 목적성 있는 관광지로 개발이 가능할 것
• 퐁피두 대상지가 자연 친화적인 이기대로 옮겨졌는데, 오륙도 선에서 중간 퐁피두 미술관을 들렸다 가는 것도 매력으로 보임
• 편리한 교통체계도 함께 검토 필요(예. 남구 트램)
• 유람선 터미널 활성화를 위한 전제조건은 유람선 운영과 부두를 친수공간으로 조성, 이는 선박을 통한 항만 친수시설이 필요
• 현재 유람선업은 독과점이고, 마리나업이 아니므로 가격경쟁에서 경쟁력 없음. 마리나 시설(숙박도 가능)로 변경해 운행하는 것 추천

- 운항노선의 매력성 없음. 일부 불법임에도 배에서 내려 주변을 구경할 수 있으나 여긴 불가(예. 거제의 외도, 내도 유람선은 다른 운항선이 없기 때문에 운항 중 승·하차 가능)
- 부경대 해사인력은 백경호에서 수업을 하고, 승선 시간을 채워야해서 백경호를 관광화 하긴 어려움(상시)
- 터미널을 복합문화공간으로 바꿀지 아니면 유람선을 더 추가해 요트경기장으로 왕복노선으로 변경하던지 선택해야 할 것
- 해상교통 결절점 기능으로 조성하는 것도 가능(시티투어버스-수상택시)
- 운영사의 운영 측면에서는 노력이 부족했다고 생각되고, 운영사 개선이 필요
- 9월 기점으로 요금은 4만원으로 올랐고, 대신 운항 횟수를 늘렸음. 개선 노력 중이지만 현재 기업 자체로도 재정적 어려움이 있음
- 터미널 입구공간에 행사를 진행해보니 지역주민들 참여도가 높음. 특히 요트 탑승권 경품 인기가 높았으며, 이러한 홍보성 이벤트가 지속적으로 필요
- 나대지 주변 산책 및 경관 조성이 잘 되어있지만 홍보가 부족
- 비어있는 나대지에 휴식과 체험 공간이 필요, 유람선 탑승 전후 대기 공간이 필요
- 용호만 유람선 터미널에 대해 시의회에서도 지적이 많았으나, 연구를 통해 근본적인 문제들을 해결하고 주변 환경이 조금 더 나아지길 바람

현안연구 2024-12-217

용호만 유람선 터미널 및 부두 활성화 방안 연구

저　　자 박경옥, 김은진, 하경준, 정혜진
발 행 인 신현석
발 행 일 2024년 12월
발 행 처 재단법인 부산연구원
(우)47210 부산광역시 부산진구 중앙대로 955 상수도사업본부 8,9F
☎ (051)860-8600, FAX (051)860-8619
홈페이지 http://www.bdi.re.kr

I S B N 979-11-6886-217-3　93300

※ 이 보고서의 내용은 연구책임자의 견해로서, 부산광역시의 정책적 입장과는 다를 수 있습니다.
또한 이 보고서는 출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단전재나 복제는 금합니다.