

# 항만에 대한 배후지역 주민의 수용성과 영향요인에 관한 연구\*

## Port Acceptance and Influencing Factors in Port Hinterland

송 호 진\*\*

Song, Hyojin

### ■ 목 차 ■

- I. 서론
- II. 이론적 논의
- III. 연구의 설계 및 방법
- IV. 결과의 분석 및 논의
- V. 결론

국가 간 경계가 흐려지면서 글로벌 경제의 항만 의존성도 계속 높아지고 있다. 하지만 항만산업 패러다임의 변화로 지역발전에 미치는 경제적 효과는 예전 같지 않고, 항만 입지로 인한 부정적 영향이 장기화하고 있어 항만에 대한 주민 수용성 문제도 더는 간과하기 어려워졌다. 이 연구는 항만 수용성에 대한 논의의 필요성을 제기하며, 이를 확보하기 위해 고려해야 할 정책적 쟁점 또는 과제를 찾아보고자 했다. 이를 위해 부산항 신항 배후도시 주민을 대상으로 한 설문조사 결과를 분석하여, '항만에 관한 관심 및 기대', '지방정부와 중앙정부에 대한 신뢰', '거버넌스와 주민참여' 등이 항만 수용성에 통계적으로 유의한 정(+)의 영향을 미치고 있음을 확인했다. 따라서 항만과 도시의 상생을 통한 지속 가능한 항만을 가능하게 할 거버넌스의 구축과 지방정부의 역할, 주민의 참여를 제도적으로 보장할 수 있는 근거 확립의 중요성을 강조하며, 원자력 발전이나 방폐장 등과 같이 주변 지역과 주민지원에 관한 특별법 제정을 제안한다.

□ 주제어 : 항만 수용성, 수용성, 주민참여, 정부 신뢰, 항만 거버넌스

\* 본 연구의 완성도를 높이는 데 큰 도움 주신 익명의 심사위원님들께 진심으로 감사드립니다.

\*\* 성결대학교 행정학과 조교수

논문 접수일: 2023. 8. 11. 심사기간: 2023. 8. 11. ~ 2023. 9. 18. 게재확정일: 2023. 9. 18.

As the boundaries between nations become increasingly blurred in the global economic market, dependence on ports is growing. However, due to changing paradigms in the port industry, the economic effects on regional development are not the same as before, and instead, negative impacts from port locations are prolonging. It seems increasingly difficult to overlook the issue of port acceptance. This study raises the need for discussions on port acceptance and seeks to identify the policy issues and challenges that need to be considered to secure it. To achieve this, the study used survey results from residents of the hinterland city of Busan New Port. It confirmed that factors such as 'interest and expectations regarding the port', 'trust in local and central governments', and 'governance and citizen participation' statistically have a positive impact on port acceptance. Therefore, this study emphasizes the importance of building governance that enables sustainable ports through coexistence with cities, the role of local governments, and establishing a basis for ensuring citizen participation institutionally. It also proposes the enactment of special laws for supporting hinterland areas and residents, such as nuclear power plants and waste treatment facility.

□ Keywords: Port Acceptance, Acceptance, Resident Participation, Government Trust, Port Governance

## I. 서론

코로나 19 이후 비대면 경제가 활성화되면서 물류의 중요성은 전자상거래의 확대와 함께 더욱 높아졌고 그 중심에 항만이 있다. 2022년 2월 중국 정부가 코로나 19의 확산을 막겠다고 상하이항만을 봉쇄하면서 식품과 생필품의 공급이 전국적으로 어려워지는 등 이른바 물류 대란이 일어났다. 문제는 그에 따른 피해가 비단 중국 경제에만 나타난 것이 아니라 세계적 손실로 이어졌다는 것이다. 이는 국가 간 경계가 흐릿해진 글로벌 경제 시장에서 항만에 대한 의존성이 높아진 데 기인한다.

항만은 지역 차원에서도 중요한 의미를 지녀왔다. 작은 어촌마을들이 항만의 개발로 글로벌 물류와 무역, 제조의 중심 도시로 거듭난 국내외 사례들을 통해 볼 수 있듯이, 항만에 따른 지역발전 효과는 역사적으로 경험되었고, 일반 대중의 우호적인 항만 인식에도 영향을 미쳤다. 2018년 한국해양수산개발원에서 실시한 ‘해양수산 국민 인식 조사’ 결과를 보면, 국민의 45.5%는 도시 인근에 항만이 조성되는 것을 긍정적으로 인식했고, 그 이유를 ‘지역발전’과 ‘일자리 창출’ 등의 경제적 기능에서 찾았다.

그러나 주지할 것은 위의 조사에서 비록 12.8%의 낮은 비중이긴 하지만, 부정적인 응답도 분명히 존재했으며 인천이나 부산 등 대표적인 항만도시에서 주로 확인되었다는 점이다. 그리고 부정적 응답의 근본적 이유는 항만에 따른 환경오염이나 소음 등이었다.

컨테이너 선박의 등장, 고도의 선박 항해 기술 발전 등으로 항만산업의 패러다임이 변화하면서 일자리 창출이나 지역경제 활성화 등의 지역발전 효과를 과거만큼 기대하기는 어려워지고 있다. 반면, 선박이나 대형 화물차량으로 인한 미세먼지, 소음 등 환경오염의 심각성은 꾸준히 제기되고 있다. 따라서 항만에 대한 주민의 인식이나 태도 또한 상당히 달라질 것으로 예상된다. 하지만, 항만의 수용성 문제는 정책적으로나 학술적으로 주목받지 못하고 있으며, 몇몇 연구를 통해 항만에 따른 사회적 영향이나 효과로 주민의 인식과 경험이 달라질 수 있다고 강조되지만(김창수, 2021; 김창수 외, 2022; 송효진·정수현, 2022a), 구체적인 논의는 한참 모자라다.

이와 달리, 원자력 발전소나 해상풍력 등과 같은 대규모 공공시설의 설치나 개발과 관련해서는 오래전부터 주민 수용성이 중요한 이슈로 다뤄지고 있으며, 확보방안을 모색하는 과정에서 다양한 영향요인이 검토되고 있다. 예를 들어, 주민의 관심이나 지식 정도, 편익과 비용에 대한 인식이나 정부 및 관계 기관에 대한 신뢰도, 주민참여 등이 대표적이다. 특히 최근 연구에서는 거버넌스와 주민참여가 강조되고 있으며, 현장에서도 이들을 실천하는 구체적 노력이 나타나고 있다. 예컨대, 덴마크는 재생에너지 발전사업에 다양한 방식으로 주민참여를

보장함으로써 수용성을 높이고자 노력했고, 독일 역시 풍력발전 등 재생에너지 설비의 주민 수용성을 높이는 방법으로 주민 스스로 재생에너지에 대해 더 알아볼 기회를 제공하고 있다(이상훈·윤성권, 2015). 국내에서도 재생에너지 발전시설에 대한 주민 수용성을 높이고자 신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법을 제정하여 발전사업에 인근 주민들이 직접 사업에 투자하여 발전 수익을 공유할 수 있도록 하고 있다.

이러한 점에서 이 연구는 항만의 정상적인 개발과 지속 가능한 운영에 있어 주민 수용성이 중요함을 강조하고 이에 유의한 영향을 미치는 요인이 무엇인지 탐색함으로써 항만 수용성 확보를 위한 정책과제와 이론적 기초를 제공하고자 한다. 이를 위해 다음 장에서는 항만 수용성 문제, 수용성과 영향요인을 다룬 선행연구를 검토하여 연구모형의 이론적 기초를 마련한다. 3장에서는 조사 설계 및 자료수집, 측정 도구의 신뢰도와 타당성 검증 결과를 제시하며, 4장에서 항만 수용성에 영향을 미치는 요인에 대한 실증 분석 결과와 그에 따른 함의를 논의하고자 한다. 끝으로 5장에서는 이 연구를 통한 정책적 제언과 연구의 의의 및 한계 등을 제시할 것이다.

## II. 이론적 논의

### 1. 항만 패러다임의 변화와 주민 수용성 문제

항만 운영의 목적과 방식, 항만이 수행하는 역할 및 기능, 항만과 지역사회 간의 상호작용 등에 대한 기본적인 철학과 접근방식을 의미하는 항만 패러다임은 계속 변화하고 있다. 전통적으로 항만에 대한 일반 대중의 인식은 항만으로 인한 경제적 효과가 도시 성장을 가져왔다는 맥락에서 긍정적인 편이었다. 뉴욕이나 상하이 등 글로벌 대도시가 항만을 보유하고 있다는 공통된 이유만으로도 항만에 따른 긍정적 효과는 의심의 여지가 없어 보이기까지 했다. 그 뿐만 아니라, 여러 연구를 통해 항만의 지역경제나 도시화에 대한 기여가 경험적으로 확인되면서 항만의 가치는 더 높아졌다. 예를 들어, 정봉민(2008)은 항만으로 인해 배후지역이 물류 기능과 생산 활동이 일어나는 고부가가치 공간으로 탈바꿈하게 되었고 항만 및 연관산업의 육성으로 높은 고용 및 생산 효과가 창출되고, 도시 인지도가 높아지는 효과를 보게 되었다고 설명한다. 우양호(2009)도 부산시와 인천시의 경제성장이 부산항과 인천항의 입지에 따른 것이라고 하였으며, 유홍성 외(2010)나 이민규·이기열(2016) 등도 부산, 인천, 울산 등과 같은 항만도시를 대상으로 항만물류산업이 지역경제에 미치는 긍정적 영향을 확인하였다. 이외에

도 김상구(2010; 2012), 성은혜·김상구(2018)나 김창수(2021), 김창수 외(2022) 등은 항만으로 인해 생활여건이 개선되거나 주민 삶의 질이 좋아지는 효과를 가진다고 하였다.

이와 달리, 항만과 도시 간 부조화 문제나 삶의 질 저하에 대한 우려를 나타내는 연구도 있다(이창로 외, 2019; Lee et al., 2021; 송효진 외, 2021; 이희재 외, 2022; 송효진·정수현, 2022a 등). 송효진·정수현(2022a)은 항만에 따른 지역발전 효과가 과거와 같은 수준으로 존재하지 않는다고 지적한다. 그들에 따르면, 과거의 항만은 노동력에 대한 수요가 높았고, 일산화물을 주로 처리함으로써 배후지역에 연관 제조업의 발달과 인구 유입이 가능했지만, 컨테이너와 IT 등의 도입으로 항만에서 요구하는 일자리 수가 급감하고, 불확실성이 줄면서 굳이 항만 배후지역에 거주해야 할 유인이 사라졌다. 또한, 시민들의 환경 의식이 높아지면서 24시간 항만시설 운영에 따른 소음이나 대기오염, 교통 문제 등을 심각하게 인식해 오히려 다른 지역으로의 이동 위험이 존재한다. 항만의 개발과 시설 운영에 대한 주민 수용성 문제에 주목해야 하는 것도 이러한 이유 때문이라 할 수 있다.

## 2. 항만정책 과정의 한계

한국의 경제산업 구조는 부족한 자원에 따른 높은 수출 의존성을 특징으로 한다. 그렇다 보니 항만의 국가적 의의가 매우 높았고 무역과 물류, 국토개발 등과 함께 종합적이며 국가 전체적 관점에서 항만정책을 수립하여 이행해야 한다는 주장이 지배적이었다. 항만정책의 공정성과 객관성 차원에서 중앙정부가 감당하는 것이 타당하다는 인식이 강했다. 하지만, 항만을 둘러싸고 여러 갈등이 발생하고, 그로 인해 항만정책이 제대로 추진되지 못한 사례들이 생겨나면서, 중앙집권적 항만정책이 가진 한계에 대한 지적 또한 분명하게 존재한다(김형태, 2007; 류이현·송효진, 2022). 1997년 부산과 경남 진해시(현 창원시 진해구) 간 발생했던 부산항 신항의 명칭 문제는 20여 년이 지난 지금까지도 부산항 신항을 둘러싼 지역 갈등의 도화선이 되고 있다(류이현·송효진, 2022). 1998년에는 평택시와 당진시 간 명칭 갈등도 정책 지연이나 효과의 반감 등으로 이어졌다(김형태, 2007). 이런 가운데, 항만 거버넌스의 필요성이 제기되고 그 대안으로 항만공사 제도가 검토·도입되기도 했다(방희석·권오경, 2006; 김승철, 2007; 정현재·이동현, 2020). 구체적으로 방희석·권오경(2006)은 거버넌스 이론에 기초하여 항만관리 운영체계의 변화를 살펴보고 항만관리 주체로서의 항만공사 역할을 제시했다. 그리고 정현재·이동현(2020)은 항만 운영의 고도화, 항만의 적기 개발, 항만 안전관리, 지역과의 상생발전 등을 항만 거버넌스의 주요 역할로 선정하고 국가 주도형 항만공사와 중앙-지방연합형 항만공사를 대안으로 검토하였다. 하지만 이들이 주장한 항만 거버넌스는 주민에

대한 고려나 직접적인 참여를 포괄하지 못한 한계를 지닌다(송효진·정수현, 2022b).

### 3. 선행연구로 본 수용성의 영향요인

그간 항만 수용성에 관한 정책적 관심이 상대적으로 부족했던 것은 어쩌면 항만에 대한 ‘사회적 괴리(social gap)’ 때문일 수 있다. 사회적 괴리란 사회적 수용성과 지역사회의 수용성 간 격차를 뜻하는 용어(Bell et al., 2005)로 과거부터 항만에 대한 일반 대중들의 수용이 높은 수준으로 형성되었기 때문에 항만정책 추진에 있어 배후 지역과 주민에 대한 고려가 불필요하거나 중요하지 않다고 여겨졌을 수 있다는 것이다. 하지만, 항만의 개발이나 항만시설의 운영과정에서 주민이나 지역사회 차원의 반발이 존재하고, 환경의 중요성이 높아지면서 환경오염과 그에 따른 피해에 대한 우려가 높아진다면 항만에 대한 인식은 달라질 수 있다. 그럼에도 불구하고, 항만의 수용성 문제는 항만정책에서 낮은 우위를 지니며 이론적 토대를 제공할 학술 연구에서도 관심 밖에 있다. 항만을 대상으로 한 연구의 상당수는 항만의 효율적 운영 전략이나 항만산업 육성 정책 등에 관한 것으로, 수용성을 주제로 한 경우는 거의 찾아보기 어렵다. 그렇다 보니, 항만 수용성의 영향요인에 관해 참고할 만한 직접적인 연구 결과도 없었다. 따라서 여기서는 항만과 같은 대규모 공공시설이나 공공개발 사업 등에 관한 수용성 연구를 통해 영향요인을 탐색해 보고자 한다. 구체적으로는 국내외적으로 원자력 발전과 신재생에너지 등 에너지 시설이나 정책에 관한 연구들이 많은 만큼 이들이 공통으로 주목하고 있거나 항만 수용성 문제에 적용할 수 있는 의미 있는 요인을 찾아볼 것이다.

우선 특정 공공시설의 설치나 개발사업에 대한 수용성과 관련해 가장 일반적으로 제시되는 요인은 해당 시설 또는 사업에 대한 주민의 관심이나 편익에 대한 기대 등이다(김서용·김근식, 2014; 황성욱 외, 2018). 황성욱 외(2018)는 부산, 울산, 경남 주민을 대상으로 한 조사 결과를 분석하여 원자력 발전에 대한 주민의 관심이 수용성에 유의한 정(+)의 영향을 가진다고 하였고, Tanaka(1995)는 인지된 편익이 원자력 수용성에 영향을 미친다고 하였다(최용선, 2015). 조성경·오세기(2002)도 원자력 발전에 대한 기대 편익이나 비용 인식이 수용성에 유의한 영향을 가진다고 하였고, Zoellner et al.(2008) 또한 독일의 신재생에너지 발전 수용성을 검토하면서 주민들이 신재생에너지 확대에 따른 편익과 비용, 경제효과 등을 인지할 때 수용성 확보에 효과적이라고 주장한 바 있다(정현구·정진도, 2019). 이외에도 Tusujikawa et al.(2016)은 원자력 발전과 발전소에 관한 수용성 연구에서 지각된 편익이 수용성에 정(+)의 영향을 미친다고 하였고, 심준섭(2009), 임다희 외(2016) 등도 원자력에 대해 인식된 혜택이 수용성에 직접 영향을 미치고 있음을 밝혔다.

둘째, 원자력 발전이나 해상풍력 등과 같은 에너지 시설에 관한 수용성 연구에서는 정부나 운영회사 등과 같은 관련 주체에 대한 신뢰도에 주목하기도 한다. Flynn et al.(1992), Cvetkovich(1999)는 관련 기관에 대한 신뢰가 위험에 대한 부정적 인식을 감소시키며, 수용성을 높인다고 하였고(김찬원 외, 2015), Sjoberg(2004) 역시 기관에 대한 신뢰가 수용성에 미치는 유의미한 결과를 확인했다. 진상현(2011)은 원전 정책이나 비선호 시설 입지에 대한 갈등 속에서 수용성을 높이려면 정보공개와 신뢰 구축이 우선되어야 한다고 강조했고, Chung & Kim(2009), 심준섭(2009), 김지수·심준섭(2011) 등은 원전을 운영하는 회사에 대한 신뢰도가 원전 수용성에 유의한 영향을 미치고 있다고 하였는데, 일반 국민이 원자력 발전 자체에 대해 충분한 지식이나 이해도를 가지지 못했기 때문에 운영회사의 기술 수준이나 역량, 정보공개 투명성에 대한 신뢰가 주요 판단 근거로 작용한다는 것이다(한장희·고영희, 2013). 한편, 박정호(2023)는 신재생에너지 정책 수용성에 관한 연구를 통해 정부 신뢰가 수용성 확보에 긍정적인 영향을 한다고 주장하고 있다. 그는 정부에 대한 신뢰 수준이 높으면 정부가 추진하는 사업이 지역과 주민에 편익을 지속할 것이라는 기대가 장기적으로 형성되지만, 부정적이거나 위험 상황은 정부개입으로 해결된다고 믿게 된다고 설명하였다. 즉, 정부 신뢰가 신재생에너지 정책에 관한 불응과 저항을 낮추고 협조를 촉진해 수용성에 긍정적으로 작용한다는 것이다. 마찬가지로 신윤창(2009)도 정부의 신뢰도를 강조하였는데, 특히 지방정부의 정책역량에 주목하고 있었다.

마지막으로 거버넌스의 작동이나 주민의 직접적인 참여가 시설의 입지나 개발사업에 관한 수용성을 높일 수 있다고 주장하는 연구도 있다. 다양한 관계자들과 주민의 개입으로 정책(사업)의 정당성이 확보되고 갈등 해결이 촉진될 수 있어 수용성 확보에 도움이 된다는 것이다. 예를 들어, 조성경(2000)은 원자력과 관련한 시설의 입지를 결정하는 과정에서 지역 주민의 참여가 원자력 시설에 대한 불신을 불식시키고 정책에 대한 수용을 높여준다고 하였다. Sjoberg(2004)의 경우도 주민의 참여 활동이나 경험이 원자력에 대한 태도와 수용성에 영향을 준다고 하였고, 김지수·윤태섭(2016)은 원자력 발전 부지의 선정 과정과 지역 지원사업 예산 활용에 관한 의사 결정 과정에서 주민참여가 수용성에 큰 영향을 미친다고 하였다. 이외에도 송전선로 입지 갈등 문제를 다룬 정지용·심준섭(2018)은 송전선로 입지 과정에서 주민참여가 입지 수용성에 정(+의 영향을 가지는 것을 경험적으로 밝혔으며, 안성식 외(2020)도 신재생에너지 발전시설의 입지 수용성 결정요인을 규명하면서 주민의 참여가 상호신뢰와 상호협력력을 통해 수용성에 미치는 유의한 영향을 검증하였다. 끝으로 조공장(2020)은 해상풍력 사업 추진의 어려움은 발전사업 허가 시 환경 및 수용성에 대한 고려 부족, 입지 선정 단계에서의 어업에 대한 영향 고려 부족, 이해관계자 참여 부족, 지역민의 삶의 질 제고를 위한 지역 상생 계획의 부재, 갈등 관리에 대한 정부와 지자체의 역할 부족 등을 지적하면서 사업 추

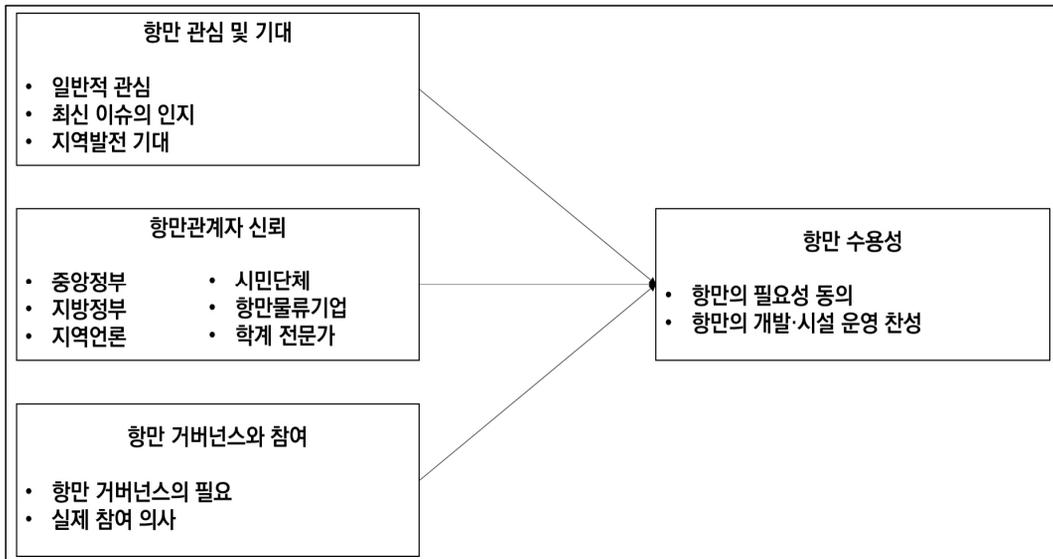
진 초기부터 중앙정부, 지자체, 주민 등의 주체가 참여하는 협력적 거버넌스 모델을 제시하고 있다.

### Ⅲ. 연구의 설계 및 방법

#### 1. 분석의 틀

이 연구는 항만에 대한 배후지역 주민의 수용성을 확인하고 그에 유의한 영향을 미치는 요인을 확인하는 데 궁극적인 목적이 있다. 따라서 항만 수용성을 종속 변인으로 하고, 항만에 관한 관심 및 기대, 항만 거버넌스와 주민참여, 중앙정부에 대한 신뢰, 지방정부에 대한 신뢰, 지역 언론이나 시민단체에 대한 신뢰, 항만물류기업과 전문가에 대한 신뢰 등을 독립변인으로 하여 인과관계를 살펴보고자 한다. <그림 1>은 연구모형을 도식화한 것이며, 각 변인에 대한 정의와 측정 방식에 대한 설명은 다음과 같다.

<그림 1> 연구의 모형



첫째, 연구의 종속 변인은 항만 수용성으로 선행연구에 따르면 수용성은 연구자마다 달리 정의되고 있으며, 따라서 측정 방식도 다양하다(김근식, 2015). 사전적 정의로 수용성이란 다른 것으로부터 무언가를 받아들여려는 것, 또는 어떤 집단에 소속하고 수용하고자 하는 감정을 뜻한다. 새로운 아이디어나 가치, 문화적 변동 등을 받아들이고 적용하는 능력을 의미하며 새로운 개념이나 기술, 요소 등을 받아들이고 통합하는 과정으로 정의되기도 한다. 한편, 앞서 살펴보았던 공공시설이나 개발사업 등에 관한 수용성을 다룬 연구들에서는 이를 해당 시설 또는 사업에 대한 선호나 필요성에 대한 인식, 찬성 여부로 정의하며 측정하고 있다. 이에 본 연구에서도 항만 수용성의 개념은 항만의 필요성에 대한 인식과 항만의 개발 및 시설 운영에 대한 찬성으로 정의하고 5점 척도로 된 2개의 하위 질문(‘항만은 필요한 시설이다’와 ‘우리 지역에) 항만의 개발과 시설 운영을 찬성한다’)으로 측정한다.

둘째, 독립변인은 유사 공공시설 및 개발사업 수용성에 관한 선행연구에 기초하되, 본 연구가 주목하는 요인들을 중심으로 선정하였다. 즉, 주민의 항만에 관한 관심 및 기대, 항만관계자에 대한 신뢰, 그리고 항만 거버넌스와 주민참여이다. 각각에 관해 설명하면, 먼저, 주민의 항만에 관한 관심 및 기대로 주민들이 평소 항만에 대해 갖는 일반적인 관심 정도와 항만에 관한 최신 이슈를 얼마나 알고 있는지, 그리고 항만을 통해 지역이 발전할 것이라는 기대 정도로 정의하고자 한다. 따라서 ‘평소 항만에 (얼마나) 관심이 있는가’와 ‘항만시설이나 관련 정책에 관한 최신의 이슈를 (얼마나) 알고 있는가?’, ‘항만을 통해 (우리) 지역이 발전할 것으로 (얼마나) 기대하는가’와 같은 3개의 질문을 제시하고 5점 척도로 측정한다.

셋째, 두 번째 독립변인은 항만관계자에 관한 신뢰도이다. 항만의 개발과 시설 운영은 매우 다양한 주체들이 관여되어 있다. 표면적으로는 항만 개발정책의 수립이 중앙정부 주도로 이뤄지지만, 실질적인 과정에서는 항만물류기업과 학계 전문가, 지방정부, 환경단체를 비롯한 각종 시민단체 등 다양한 주체들도 관계되어 있다. 이렇다 보니 이들의 역할 이행과 역량도 항만 수용성에 유의한 영향을 미칠 수 있을 것으로 예상된다. 따라서 여기서는 항만관계자에 대한 신뢰가 항만 수용성에 유의한 영향을 가진다고 가정하고, 주체별 신뢰도를 하위 변인으로 하여 측정하고자 한다. 구체적으로, 중앙정부와 지방정부에 대해서는 ‘중앙정부(또는 지방정부)는 항만정책 과정에서 주어진 역할을 충실히 이행한다’와 ‘중앙정부(또는 지방정부)는 항만정책 과정에서 발생하는 문제나 갈등 등을 해결하며, 성공적인 항만정책 이행을 위한 지식과 전문성을 갖고 있다’의 2개 문항으로 구분하여 측정하고, 시민단체나 언론, 항만물류기업이나 학계 전문가들에 대한 신뢰도는 ‘항만정책 과정에서 주어진 역할을 충실히 이행한다’의 단일 문항으로 한다. 이들 질문은 모두 5점 척도로 구성한다.

넷째, 전술한 것처럼 최근 연구에서는 공공시설이나 개발사업에 관한 수용도의 확보방안으로 거버넌스와 주민참여를 강조하는 경향이 나타나고 있다. 정책 또는 사업 추진의 과정이 투

명하게 공개되고 주민들의 직접적인 참여를 보장할 때, 기존의 부정적 인식이나 태도가 바뀌고, 폭넓은 지지와 높은 수용도로 나타날 수 있다고 강조한다. 여기서는 항만 수용성에도 항만 거버넌스나 주민의 참여가 유의한 영향을 가지는지 객관적으로 검증하고자 한다. 따라서 항만 거버넌스와 참여를 주요 독립변인의 하나로 선정하고, 항만정책에 대한 다양한 관계자의 협력 기반 네트워크 구축의 필요성과 주민의 참여 의사를 하위 변인으로 하여 5점 척도로 측정한다.

## 2. 데이터의 활용과 처리

분석에 필요한 자료는 국내 최대 규모의 무역항인 부산항 신항 배후도시 주민을 대상으로 2021년 7월 1일부터 7월 7일(7일간)에 실시한 설문조사로 확보하였다. 설문조사의 주요 내용은 i) 항만에 관한 관심과 지역발전 기대, ii) 항만의 필요성 인식과 항만 개발 및 시설 운영에 대한 찬성 정도, iii) 항만관계자에 대한 신뢰도 등 평가, iv) 항만 거버넌스의 필요성과 참여 의사, 정책의제별 참여 필요성과 만족도, v) 지방정부의 역할과 항만역량 등이었으며, 최종적으로 얻은 응답 결과는 총 200부였다. 데이터의 처리와 통계분석은 SPSS 21.0 프로그램을 이용하며, 주된 분석 방법은 빈도 분석과 인구통계학적 특성에 따른 집단 간 응답 차이를 확인하기 위한 일원 배치 분산분석(F 검정), 변수 간 인과관계 검증을 위한 상관관계 분석과 다중 회귀분석 등이다.

### 1) 응답자의 인구통계학적 특성

〈표 1〉은 응답자의 인구통계학적 특성에 따른 분포를 정리한 것으로 자세히 보면, 남성(53.0%, 106명)이 여성(47.0%, 94명)보다 많았고, 나이별로는 30대와 50대 이상이 31.5%(63명)로 많음을 알 수 있다. 이어서는 40대(20.0%, 40명), 20대(17.0%, 34명) 순으로 분포하고 있었고, 학력 수준에 따라서는 고졸 학력자가 45.5%(91명)로 가장 많았다. 그리고 대졸 이상 43.5%(87명), 중졸 이하 11.0%(22명)가 뒤를 이었다. 월평균 가구소득별로는 300만 원 미만 62.5%(66명) 응답자가 가장 많았고, 다음은 300~500만 원 미만에 해당하는 응답자가 29.5%(59명), 500~700만 원 미만(25.5%, 51명), 700만 원 이상(12.0%, 24명) 순이었다.

〈표 1〉 인구통계학적 특성에 따른 응답자 분포

		빈도	%			빈도	%
성	남	106	53.0	학력	중졸 이하	22	11.0
	여	94	47.0		고졸	91	45.5
					대졸 이상	87	43.5
나이	20대	34	17.0	월평균 가구 소득	300만 원 미만	66	62.5
	30대	63	31.5		300-500만 원	59	29.5
	40대	40	20.0		500-700만 원	51	25.5
	50대 이상	63	31.5		700만 원 이상	24	12.0
전체						200	100.0

## 2) 측정 도구의 신뢰도와 타당성 분석

측정 도구의 신뢰도와 타당성을 확인하기 위해 신뢰도 검사와 요인분석을 하였다. 먼저 신뢰성 검사를 하여 동일 개념에 대한 설문 항목의 신뢰성을 측정하였는데, Cronbach's Aplah 값을 기준으로 하였다. 검증 결과, Cronbach's Alpha 값은 〈표 2〉에서 보는 것처럼 .6~.9이상으로 나타나 비교적 높은 수준의 신뢰도를 확인할 수 있었다.

다음으로 요인분석 결과를 요약한 〈표 3〉을 보면 KMO의 표본적합도(MSA)가 .754로 나타났고,  $X^2=872.442$ ,  $p=.000$ 이며, 요인적재량도 .5이상으로 나타나 측정 도구의 타당성 또한 충분히 확보되었음을 알 수 있었다. 참고로 요인의 추출 방법은 주성분 분석을 이용하였고, 회전방식은 베리맥스 방식(varimax)으로 하였다.

〈표 2〉 요인의 신뢰도 검사

		항목의 수	Cronbach's Alpha
독립변수	항만 관심과 기대	3	.801
	중앙정부 신뢰	2	.865
	지방정부 신뢰	2	.640
	지역단체 신뢰	2	.695
	항만전문가 신뢰	2	.669
	항만 거버넌스와 참여	2	.607
종속변수	항만 수용성	2	.954

〈표 3〉 요인분석 결과 요약

KMO의 표본적합도(MSA) 검정		.754					
Bartlett의 구형성 검정		Approx $\chi^2$	872.442				
		자유도(df)	78				
		p	.000				
문항	공통성	요인적재량					
		1	2	3	4	5	6
항만 관심	.805	.849					
최근 이슈 인지	.812	.832					
지역발전 기대	.614	.680					
중앙정부 역량	.881		.925				
중앙정부 신뢰	.883		.916				
지방정부 역량	.664			.784			
지방정부 신뢰	.681			.742			
항만물류기업	.824				.890		
학계 전문가	.759				.752		
시민단체	.720					.897	
언론	.805					.716	
항만 거버넌스 필요	.721						.809
실제 참여 의사	.700						.739
고유값(Eigen-values)		2.185	1.805	1.660	1.573	1.493	1.328

요인추출 방법: 주성분 분석.

회전 방법: Kaiser 정규화가 있는 베리맥스.

## IV. 결과의 분석 및 논의

### 1. 항만에 관한 관심 및 기대

항만에 관한 관심 및 기대 정도를 알아보기 위한 질문은 총 3문항으로 응답 결과는 다음 〈표 4〉에서 보는 것과 같다. 먼저, 항만에 관한 일반적인 관심 정도를 알아본 결과, 전체의 56.5%(113명)가 항만에 관해 관심이 있다고 답했고, 보통을 선택한 응답자가 17.0%(34명), '관심이 없다(전혀 없다 포함)'라고 답한 응답자는 26.5%(53명)이었다. 평균 점수는 5점 만점

에 3.27점이었다. 둘째, 항만에 관한 주민의 관심 정도가 얼마나 높은지를 파악하기 위해 항만과 관련한 최신의 이슈에 대해 얼마나 알고 있는지를 질문하였다. 그 결과, 전체의 48.5%(97명)가 최신 이슈에 대해 '잘 안다(매우 잘 안다 포함)'라고 답하였고, '모른다(전혀 모른다 포함)'라는 응답도 30.0%(60명)로 나타났다(보통 21.5%(43명)). 평균 점수는 3.17점이었다.<sup>1)</sup> 셋째, 항만에 따른 지역발전 효과에 대한 기대 수준을 확인한 결과, '기대된다(기대된다와 매우 기대된다)'라는 긍정적 응답은 38.5%(77명)로 나타났으나, '기대되지 않는다'라는 응답도 29.0%(58명)나 되었다. 평균 점수는 3.10점이었다.

한편,  $p < .05$ 를 기준으로 할 때 항만과 관련한 최신 이슈에 대한 인지 정도가 나이에 따라 유의한 차이를 가지는 것으로 나타났다( $F=3.235, p=.023$ ). 즉 20대 응답자들의 인지 수준(2.62점)이 다른 나이대의 응답자들보다 매우 낮았다(30대 3.22점, 40대 3.00점, 50대 이상 3.19점).<sup>2)</sup>

〈표 4〉 항만에 관한 관심 및 기대의 분석 결과

		빈도	%	평균	표준편차
일반적 관심	전혀 없다	17	8.5	3.27	1.088
	없다	36	18.0		
	보통	34	17.0		
	많다	102	51.0		
	매우 많다	11	5.5		
최신 이슈 인지	전혀 모른다	23	11.5	3.17	1.181
	잘 모른다	37	18.5		
	보통	43	21.5		
	잘 안다	78	39.0		
	매우 잘 안다	19	9.5		
지역발전 기대	전혀 기대되지 않는다	11	5.5	3.10	1.181
	기대되지 않는다	47	23.5		
	보통	65	32.5		
	기대된다	66	33.0		
	매우 기대된다	11	5.5		

1) 항만과 관련한 최신 정보나 지식 등을 습득하는 경로로는 지역 언론(45.0%, 90명)이 가장 많은 응답을 얻었고, 다음은 블로그 등 인터넷 검색이나 SNS(18.0%, 36명), 주변 지인 등(16.5%, 33명), 지방정부(11.5%, 23명), 중앙정부나 항만 공사(2.5%, 5명) 등의 순으로 응답하였다.

2) 자세한 결과는 부록 1 참조

	일반적 관심 F-value(sig.)	최신 이슈 인지 F-value(sig.)	지역발전 기대 F-value(sig.)
성	2.622(.107)	3.061(.082)	1.263(.263)
나이	2.106(.101)	<b>3.235(.023)</b>	1.212(.306)
학력	.057(.945)	.220(.803)	1.979(.141)
소득	.145(.932)	.750(.524)	.531(.662)
거주지	.112(.738)	.928(.336)	2.618(.107)

그런데 향만을 통한 지역발전에 대한 기대가 상이하게 나타나는 이유는 무엇일까? 다음에서는 향만에 따른 지역 효과를 긍정적 차원과 부정적 차원으로 나누고, 주민들의 주된 인식을 알아보았다. 그 결과, <표 5>에서 보는 것처럼, 향만이 지역발전에 긍정적 효과가 있다고 보는 주된 이유로는 ‘향만 관련 일자리 증가(32.8%)’가 가장 많이 선택되었고, ‘인구 증가와 주변 상권 활성화(21.7%)’, ‘기존 지역산업과의 상생발전(15.7%)’, ‘도로 등 교통인프라 확대(11.4%)’, ‘도시 이미지 개선 및 브랜드화(7.5%)’, ‘도시 인프라 개선(6.3%)’, ‘문화예술 등 공간 확대(4.5%)’ 등이 그 뒤를 이었다. 반면, 향만이 지역발전에 부정적이라고 보는 이유는 ‘소음이나 대기 등의 환경오염 피해’가 37.3%로 가장 많이 선택되었고, ‘교통 체증 등 교통 환경 악화(28.1%)’, ‘토지이용 제한 등 재산권 침해(11.1%)’, ‘도시 인프라 악화(6.5%)’, ‘기존 필터 상실 등 생계 위협(5.6%)’, ‘문화예술 공간 부족(5.6%)’, ‘도시 이미지 저하(5.6%)’, ‘기타(0.3%)’ 등의 순으로 뒤를 이었다. 이상의 결과를 요약하면, 향만의 개발과 운영에 따른 지역 차원의 긍정적 효과는 주로 경제적 측면에서 인식되는 한편, 부정적 효과는 환경적 측면에서 인식된다고 할 수 있다.

<표 5> 향만이 지역에 미치는 긍·부정적 효과(이유)의 분석 결과(다중응답)

긍정 효과	빈도	%	부정 효과	빈도	%
향만 관련 일자리 증가	109	32.8	소음, 대기 등의 환경오염 피해	121	37.3
유동 인구 증가와 주변 상권 활성화	72	21.7	교통체증 등 교통환경 악화	91	28.1
기존 지역산업(제조업 등)과 상생발전	52	15.7	토지이용 제한 등 재산권 침해	36	11.1
도로 등 교통 인프라 확대	38	11.4	도시 인프라 악화	21	6.5
도시 이미지 개선 및 홍보 효과	25	7.5	기존 필터 상실 등 생계 위협	18	5.6
교육, 편의시설 등 도시 인프라 개선	21	6.3	도시 이미지 저하	18	5.6
문화, 예술 등 휴식 공간의 확대	15	4.5	문화, 예술 등 휴식 공간 부족	18	5.6
기타	-	-	기타	1	.3
합계	332	100.0	합계	324	100.0

## 2. 항만정책 관계자에 대한 신뢰

항만의 개발과 운영은 다양한 주체들과 이해관계자가 복잡하게 얽혀 추진되므로 경쟁력 있는 항만시설을 보유하기 위해서는 이들의 책임 있는 역할과 협력이 중요하다. 더욱이 항만으로 인한 여러 환경문제 등이 제기되고, 지역 주민의 불편이나 저항 등이 생겨날 가능성이 점점 커지게 되면서 중앙정부나 항만물류기업의 노력만으로는 글로벌 항만경쟁에서 우위를 점하기 어려워지고 있다. 이러한 이유로 중앙정부 중심의 항만정책 구조에서 벗어나 다양한 이해관계자들의 참여와 협력을 기반으로 한 거버넌스 구축의 필요성이 강조되기도 한다(송효진·정수현, 2022b).

다음에서는 주민의 시각에서 볼 때 항만정책과 관련된 주요 관계자들이 그들에게 요구되는 역할과 기능을 충실히 이행하고 있는지를 살펴보고자 한다. 구체적으로 중앙정부, 지방정부 그리고 지역 내 시민단체나 지역 언론, 항만물류기업이나 학계 전문가 등을 주요 주체로 구분하였다.

〈표 6〉은 중앙정부와 지방정부가 항만정책의 수립 및 이행과정에서 주어진 역할을 충실히 이행하며, 충분한 항만관리역량을 가진다고 얼마나 신뢰하는지를 분석한 결과이다. 자세히 살펴보면, 중앙정부의 역할 이행에 대한 신뢰도는 3.05점으로 나타났고, 항만관리 역량에 대해서는 2.79점으로 낮게 평가되었다. 다음으로 지방정부에 대한 신뢰도는 역할 이행 차원에 대해서는 3.07점으로 나타났으며, 항만관리 역량은 3.05점으로 나타났다.

한편, 중앙정부와 지방정부에 대한 신뢰도는  $p < .05$ 를 기준으로 할 때, 거주지에 따라 통계적으로 유의한 응답 차이를 나타내고 있었다. 자세히 보면, 중앙정부의 역할 이행에 대해 항만 인접 지역 주민의 신뢰도는 2.84점으로 나타났으나, 비항만 지역에서는 3.30점으로 나타났다. 항만관리 역량에 대해서도 항만 인접 지역은 2.72점으로 낮은 신뢰도를 보였으나, 비항만 지역은 3.16점으로 확인되었다. 지방정부의 신뢰도도 중앙정부와 마찬가지로, 역할 이행이나 항만관리 역량 모두 항만 인접 지역에서 비항만 지역보다 낮은 결과를 보였다. 비항만 지역 주민들은 지방정부가 충실히 이행한다는 데 대해 3.57점으로 높은 신뢰도를 나타냈고, 항만관리 역량에 대해서도 3.71점으로 높게 평가했으나, 항만 인접 지역에서는 역할 이행에 대해 2.65점, 항만관리 역량에 대해서는 2.50점으로 3점에도 미치지 못했다. 이외에도 중앙정부의 역할 이행에 대한 신뢰도는 성에 따라서도 유의한 차이를 나타냈는데( $F=4.035$ ,  $p=.046$ ), 평균 점수를 보면 여성은 3.20점으로 나타난 데 반해 남성은 2.92점으로 신뢰도가 상대적으로 낮았다.

〈표 6〉 중앙 및 지방정부 신뢰도의 분석 결과

		중앙정부				지방정부			
		빈도	%	평균	표준편차	빈도	%	평균	표준편차
역할 이행	전혀 필요하지 않다	14	7.0	3.05	1.016	17	8.5	3.07	1.119
	필요하지 않다	44	22.0			47	23.5		
	보통	72	36.0			61	30.5		
	필요하다	58	29.0			55	27.5		
	매우 필요하다	12	6.0			20	10.0		
항만역량	전혀 아니다	17	8.5	2.79	.938	200	100.0	3.05	1.129
	아니다	58	29.5			45	22.5		
	보통	76	38.0			45	22.5		
	그렇다	45	22.5			77	38.5		
	매우 그렇다	3	1.5			11	5.5		
		중앙정부 신뢰				지방정부 신뢰			
	역할 이행 F-values(sig.)	항만관리 역량 F-values (sig.)		역할 이행 F-values (sig.)		항만관리 역량 F-values (sig.)			
성	4.035(.046)	1.618(.205)		.106(.745)		.441(.507)			
나이	.824(.482)	.715(.544)		.458(.712)		.369(.776)			
학력	1.834(.162)	.831(.437)		.919(.401)		.328(.721)			
소득	.415(.742)	.190(.903)		.704(.551)		2.331(.075)			
거주지	10.301(.002)	10.178(.002)		40.149(.000)		81.130(.000)			

다음 〈표 7〉은 항만물류기업과 전문가, 시민단체와 지역 언론 등이 항만정책 과정에서 주어진 역할을 충실히 이행한다는 데 대한 신뢰 수준을 측정한 것으로, 평균 점수를 기준으로 할 때 항만물류 분야의 학계 전문가에 대한 신뢰도가 가장 높았고(3.46점), 다음은 시민단체(2.93점), 항만물류기업(2.91점) 순이었고 지역 언론(2.87점)에 대한 신뢰도가 가장 낮게 나타났다. 그리고 시민단체( $F=4.891$ ,  $p=.028$ ), 지역 언론( $F=8.011$ ,  $p=.005$ )에 대한 신뢰도는  $p<.05$ 를 기준으로 할 때 거주지의 항만 인접성에 따라 통계적으로 유의한 차이를 가지는 것으로 확인되었다. 즉, 항만과 인접한 지역에 거주하는 주민은 시민단체에 대한 신뢰도가(2.80점) 보통 수준보다 낮았지만, 비항만 지역에서는 3.08점으로 나타났고, 지역 언론 또한 항만 인접 지역에서는 2.68점으로 낮게 평가됐지만, 비항만 지역에서는 3.09점으로 높은 신뢰도를 나타냈다.

〈표 7〉 정부 외 항만관계자에 대한 신뢰도 분석 결과

	학계 전문가	시민단체	항만물류기업	지역 언론
평균	3.46	2.93	2.91	2.87
표준편차	1.102	.856	.920	1.021
	학계 전문가 F-value(sig.)	시민단체 F-value(sig.)	항만물류기업 F-value(sig.)	지역 언론 F-value(sig.)
성	.394(.531)	.232(.631)	.296(.587)	3.554(.061)
나이	.171(.916)	.661(.557)	.261(.853)	.281(.839)
학력	2.320(.101)	1.615(.202)	.737(.480)	.417(.659)
소득	1.811(.147)	.423(.656)	1.458(.227)	.499(.608)
거주지	.780(.378)	<b>4.891(.028)</b>	1.457(.229)	<b>8.011(.005)</b>

이상의 항만관계자들은 항만정책의 성공적 이행을 위해 얼마나 협력할까? 주민들에게 항만 관계자 간 협력을 어떻게 인식하는지 알아보았고, 다음 〈표 8〉과 같이 그 결과를 정리하였다. 자세히 살펴보면, 전체의 39.5%(79명)가 항만관계자 간 협력에 대해 긍정적으로 평가하는 한편, 31.5%(63명)는 보통, 29.0%(58명)는 부정적으로 평가했다(3.06점). 그리고 주민들의 시각에서 볼 때 가장 협력이 잘 되는 관계는 중앙정부와 지방정부(37.5%, 75명)로 나타났고, 다음은 중앙정부와 항만물류기업(26.5%, 53명), 지방정부와 시민단체(20.0%, 40명), 지방정부와 항만물류기업(11.5%, 23명), 중앙정부와 시민단체(4.5%, 9명) 순이었다. 반대로 가장 협력적이지 못한 관계에 대해서는 지방정부와 시민단체가 가장 많은 응답을 얻었고(33.0%, 66명), 중앙정부와 지방정부(19.5%, 39명), 지방정부와 항만물류기업(16.5%, 33명), 중앙정부와 항만물류기업(6.0%, 12명) 등이 뒤를 이었다.

〈표 8〉 항만관계자 간 협력 관계 인식의 분석 결과

		빈도	%	평균	표준편차
항만관계자 간 협력	전혀 협력적이지 않다	18	9.0	3.06	1.045
	협력적이지 않다	40	20.0		
	보통	63	31.5		
	협력적이다	70	35.0		
	매우 협력적이다	9	4.5		

	협력적 관계		협력이지 못한 관계	
	빈도	%	빈도	%
중앙정부와 지방정부	75	37.5	39	19.5
지방정부와 시민단체	40	20.0	66	33.0
중앙정부와 향만물류기업	53	26.5	12	6.0
지방정부와 향만물류기업	23	11.5	33	16.5
중앙정부와 시민단체	9	4.5	50	25.0

### 3. 향만 거버넌스와 주민참여

Lee et al.(2021)은 향만 배후지역에서의 환경 정의 실현을 위한 정책과제로 주민과 지자체 등을 비롯한 지역사회의 제도적 참여 보장을 제안하였고, 송효진·정수현(2022b)은 주민과 지역사회의 참여를 핵심으로 하는 로컬 향만 거버넌스의 필요성을 주장했다. 향만의 개발과 운영이 긍정적으로든 부정적으로든 지역사회와 주민의 삶의 질에 직·간접적으로 많은 영향을 미치기 때문에, 전통적인 방식의 중앙집권적 향만정책에서 벗어나야 하며 주민을 설명회나 공청회의 참석 대상 혹은 피해 보상·구제 대상에서 머무는 것이 아니라 정책의 실질적 참여자로 인정해야 한다는 것이다. 또한, 지방자치 활성화, 주민 의식 제고 등으로 주민들이 지역사회 문제에 직접 참여하려는 의사가 높고 기회 보장 또한 활발하게 이뤄지고 있어 향만정책도 예외는 아닐 것이다.

여기서는 향만 거버넌스의 필요성 인식과 주민의 실질적 참여 의사를 확인해 보았다(〈표 9〉 참조). 먼저 ‘향만 거버넌스가 필요한가?’에 대한 응답 결과를 보면, 긍정적인 응답이 29.5%(59명)로 나타났고, 부정적인 응답은 이보다 많은 39.5%(79명)를 차지했다. 하지만 보통을 선택한 응답자가 31.0%(62명)를 차지하고 있어 평균 점수는 3.20점으로 나타났다. 다음으로 향만정책 및 거버넌스에 대한 실제 참여 의사를 살펴본 결과, 49.5%(111명)가 참여하겠다는 적극적인 의사를 나타냈고, 참여 의사가 없는 응답자는 23.0%(55명)이었다. 보통을 선택한 응답자는 22.0%(44명)로, 평균 점수는 3.23점이었다. 평균 점수를 기준으로 볼 때 향만 거버넌스의 필요성과 참여 의사 모두 보통 수준 이상으로 높게 인식하고 있음을 알 수 있었다.

한편, 향만 거버넌스의 필요성과 참여 의사는  $p < .05$ 를 기준으로 할 때, 일부 인구통계학적 특성 요인에 따라 통계적으로 유의한 응답 차이를 나타내고 있었다. 구체적으로 보면, 향만 거버넌스의 필요성에 대해 성에 따른 응답 차이( $F=7.646$ ,  $p=.006$ )가 있었으며, 참여 의사 또한 성( $F=6.671$ ,  $p=.011$ )과 거주지( $F=5.489$ ,  $p=.020$ )에 따른 응답 차이에 통계적 유의성이

확인되었다. 즉, 항만 거버넌스의 필요성은 남성(3.37점)이 여성(3.00점)보다 더 높게 인식하고 있었고, 주민참여 의사 또한 남성(3.40점)이 여성(3.03점)보다, 항만 인접 지역에 거주하는 주민(3.38점)이 비항만 지역 주민(3.04점)보다 상대적으로 높았다.

〈표 9〉 항만 거버넌스의 필요성 및 참여 의사의 분석 결과

		빈도	%	평균	표준편차
항만 거버넌스의 필요성	전혀 아니다	13	6.5	3.20	.955
	아니다	66	33.0		
	보통	62	31.0		
	그렇다	49	24.5		
	매우 그렇다	10	5.0		
실제 참여 의사	전혀 없다	10	5.0	3.23	1.010
	없다	45	22.5		
	보통	44	22.0		
	있다	92	46.0		
	매우 있다	9	4.5		
	항만 거버넌스의 필요성 F-value(sig.)	실제 참여 의사 F-value(sig.)			
성	7.646(.006)	6.671(.011)			
나이	.364(.779)	.748(.525)			
학력	.188(.829)	.413(.662)			
소득	.624(.600)	.550(.649)			
거주지	3.083(.081)	5.489(.020)			

다음에서는 그간 항만정책과 관련한 주민의 참여 기회나 수준에 대한 만족도를 알아보고, 이것이 주민들이 인식하는 참여의 필요성과 얼마나 차이를 보이는지 살펴보고자 한다. 〈표 10〉을 보면, 항만정책 전반에 걸친 참여 만족도는 2.89점으로 보통 수준에도 미치지 못하는 것으로 나타났고, 주민들이 응답한 필요성 수준(3.51점)에 비해서도 현저히 낮은 수준이었다. 그뿐만 아니라, 주민참여 만족도와 필요성 간 차이는 정책의제별로도 크게 나타났는데, 항만의 개발 입지와 관련해서는 참여의 필요성은 무려 3.57점으로 다른 의제보다 높은 수준으로 나타났으나, 만족도는 2.33점으로 필요성과 비교해 1.24점이나 낮은 데다 다른 의제에 비해서도 가장 낮았다. 항만물류 인력양성의 경우도 마찬가지로 필요성은 3.56점이었으나 만족도는 2.65점에 그쳤고, 필요성과 만족도 간 차이가 가장 작은 항만물류산업 육성조차도 필요성은

은 3.51점으로 높게 나타났지만, 만족도는 2.71점에 불과했다.

〈표 10〉 향만정책 의제별 주민참여의 필요성과 만족도의 분석 결과

		향만 정책 전반	향만 개발 입지	향만 기능 결정	향만 배후 부지 개발	친수 공간 조성	향만 물류 산업 육성	향만 물류 인력 양성
주민참여 필요(A)	평균	3.51	3.57	3.34	3.51	3.54	3.51	3.56
	표준편차	.891	1.15	1.107	1.132	1.051	1.156	1.179
주민참여 만족(B)	평균	2.89	2.33	2.35	2.59	2.55	2.71	2.64
	표준편차	.867	.729	.767	.84	.849	.89	.998
평균 차이(A-B)		.62	1.24	.99	.92	.99	.8	.92

#### 4. 향만 수용성과 영향요인의 검증

##### 1) 향만 수용성

다음은 본 연구의 주된 목적인 향만에 대한 주민 수용성이 어떠한지 살펴보고, 그에 유의한 영향을 미치는 요인을 찾기 위한 작업이다. 우선 〈표 11〉은 향만에 대한 주민 수용성을 알아 본 결과로 향만의 필요성과 향만 개발 및 시설 운영에 대한 찬성 수준으로 나누어 정리했다. 먼저, 향만의 개발과 운영이 필요한가에 대해서는 전체의 47.0%(94명)가 동의하고 있었고, 15.5%(31명)만이 부정적인 응답 결과를 나타냈다. 그리고 (우리 지역에) 향만의 개발 및 시설 운영을 찬성하는지를 묻은 질문에는 일반적 향만의 필요성에 대해 동의한 응답자보다는 작은 37.5%(75명)가 찬성한다고 했고 반대하는 응답은 23.0%(46명)로 나타났다. 각각의 평균 점수는 3.39점과 3.14점으로 나타나 대체로 향만의 필요성이나 개발 등에 대한 찬성 정도가 보통 수준 이상으로 형성되어 있음을 알 수 있었다.

다음으로 이러한 수용성은 유의수준  $p < .05$ 를 기준으로 할 때, 거주지에 따라 통계적으로 유의한 응답 차이를 나타내고 있었다. 구체적으로 향만의 필요성( $F=4.946$ ,  $p=.027$ )에 있어서는 향만 인접 지역 주민의 경우 평균 점수가 3.26점으로 나타났으나 비향만 지역은 3.54점이 었다. 향만의 개발 및 시설 운영에 대한 찬성 정도( $F=5.056$ ,  $p=.026$ )도 향만 지역에서는 3.17점이었지만, 비향만 지역은 이보다 높은 3.45점으로 나타났다. 즉 향만 수용성은 향만 인접 지역 주민일수록 비향만 지역 주민보다 상대적으로 낮았다.

〈표 11〉 항만 수용성의 분석 결과

			빈도	%	평균	표준편차
항만 수용성	항만의 필요성	전혀 필요하지 않다	4	2.0	3.39	.900
		필요하지 않다	27	13.5		
		보통	75	37.5		
		필요하다	76	38.0		
		매우 필요하다	18	9.0		
	항만개발과 시설 운영 찬성	매우 반대	4	2.0	3.14	.833
		반대	42	21.0		
		보통	79	39.5		
		찬성	72	36.0		
	매우 찬성	3	1.5			
		항만의 필요성 F-value(Sig.)	항만개발과 시설 운영 찬성 F-value(Sig.)			
성	2.758(.098)		3.729(.055)			
나이	.122(.947)		.634(.594)			
학력	.496(.610)		.482(.618)			
소득	.232(.874)		.058(.982)			
거주지	4.946(.027)		5.056(.026)			

## 2) 상관관계 및 영향요인의 검증

다음에서는 항만 수용성과 독립변인 간 인과관계가 통계적으로 유의하게 존재하는지 확인하고자 한다. 다중 회귀분석에 앞서 변수 간 상관성을 확인하기 위해 상관관계 분석을 하였다. 그 결과, Pearson의 상관계수와 유의수준을 기준으로 볼 때, 종속변수인 항만 수용성과 가장 높은 상관성을 가진 변인은 항만에 관한 관심 및 기대( $r=.724$ )이었고, 다음은 지방정부에 대한 신뢰( $r=.594$ ), 항만 거버넌스와 참여( $r=.559$ ), 지역단체에 대한 신뢰( $r=.476$ ), 항만전문가에 대한 신뢰( $r=.448$ ), 중앙정부에 대한 신뢰( $r=.346$ ) 순으로 나타났다. 독립변수 간 관계에서는 항만에 관한 관심 및 기대와 항만 거버넌스와 참여 간 상관성( $r=.473$ )이 가장 높았고, 지방정부 신뢰와 지역단체 신뢰 간 상관성( $r=.448$ ), 항만에 관한 관심 및 기대와 지방정부 신뢰 간 상관성( $r=.442$ ), 지역단체와 항만전문가( $r=.409$ ), 항만에 관한 관심 및 기대와 항만전문가( $r=.360$ ) 등의 순으로 뒤를 이었다. 상관계수가 .8 이상인 경우는 없어 독립변수 간 다중공선성의 문제는 우려되지 않았다(〈표 12〉 참조). 마찬가지로 하위 요인 간 상관관계 분

석 결과에서도 다중공선성이 심각하게 의심되는 변수 간 관계는 없었다.<sup>3)</sup>

〈표 12〉 변수 간 상관관계 분석 결과

	항만 관심 및 기대	중앙정부 신뢰	지방정부 신뢰	지역단체 신뢰	항만전문가 신뢰	거버넌스와 참여	항만 수용성
항만 관심 및 기대	1						
중앙정부 신뢰	.270**	1					
지방정부 신뢰	.442**	.287**	1				
지역단체 신뢰	.283**	.266**	.448**	1			
항만전문가 신뢰	.360**	.147*	.306**	.409**	1		
거버넌스와 참여	.473**	.085	.278**	.187**	.375**	1	
항만 수용성	.724**	.346**	.594**	.476**	.448**	.559**	1

\*\* p<.01, \*\*\* p<.001

다음으로 〈표 13〉은 독립변인과 항만 수용성의 영향 관계 검증을 위해 다중 회귀분석을 실시한 결과를 정리한 것이다. 모형1은 요인분석을 통해 추출한 요인을 투입한 결과이며, 모형 2와 모형 3은 항만 수용성을 구성하는 항만의 필요성과 항만의 개발 및 시설의 운영에 대한 찬성이라는 두 하위 변인을 각각의 종속변수로 하고, 모든 하위 변인을 독립변수로 투입한 것이다.

먼저 모형 1의 결과를 보면, 모형의 설명력은 69.6%(수정된  $R^2=.696$ ) 확보되었고, 모형의 적합성은  $F=42.355$ ,  $p=.000$ 으로 나타나 유의하게 검증되었다. 즉 종속 변인에 대해 통계적으로 유의한 독립변인의 영향이 존재한다는 것으로  $p<.05$ 를 기준으로 보면, 항만전문가에 대한 신뢰를 제외한 모든 독립변인과 항만 수용성 간에 통계적으로 유의한 정(+)의 영향 관계가 존재함을 알 수 있었다. 그리고  $\beta$ 값을 기준으로 볼 때, 항만에 관한 관심 및 기대( $\beta=.405$ ,  $p=.000$ )가 항만 수용성에 가장 강력한 정(+)의 영향을 가지는 변인으로 확인되었고, 다음은 지방정부 신뢰( $\beta=.255$ ,  $p=.000$ ), 항만 거버넌스와 참여( $\beta=.218$ ,  $p=.000$ ), 지역단체 신뢰( $\beta=.175$ ,  $p=.000$ ), 중앙정부 신뢰( $\beta=.107$ ,  $p=.000$ ) 순으로 확인되었다. 이러한 결과로 보면,

3) 하위 요인을 모두 투입한 상관관계 분석 결과는 부록 2 참조

항만에 대한 주민의 수용성은 항만에 관한 관심 및 기대가 높고, 지방정부의 제대로 된 역할과 충분한 항만관리역량이 확보되었을 때, 항만 거버넌스가 구축되어 작동하며 주민의 실질적 참여가 이뤄질수록, 그리고 지역단체와 중앙정부가 항만정책 과정에서 믿을 만한 역할을 할 때 확보되거나 높아진다고 볼 수 있겠다.

다음으로 모형 2는 항만의 수용성을 측정한 첫 번째 질문인 항만의 필요성을 종속 변인으로 하고, 모든 하위 요인을 투입하여 실시한 다중 회귀분석 결과이다. 모형의 설명력은 수정된  $R^2=.678$ 로 나타나 67.8% 확보되었고, 모형의 적합성 또한  $F=24.307$ ,  $p=.000$ 으로 유의하게 검증되었다. 유의수준  $p<.05$ 와  $\beta$ 값을 기준으로 하여 구체적인 결과를 살펴보면, 지역발전( $\beta=.214$ ,  $p=.000$ )에 대한 기대가 항만의 필요성에 대한 인식에 가장 강력한 정(+)의 영향을 가지고 있었고, 다음은 항만에 관한 일반적 관심( $\beta=.162$ ,  $p=.017$ ), 지역 언론( $\beta=.159$ ,  $p=.004$ ), 항만 거버넌스의 필요성( $\beta=.145$ ,  $p=.003$ ), 항만에 관한 최신 이슈 인지( $\beta=.136$ ,  $p=.044$ ), 지방정부의 항만관리 역량( $\beta=.134$ ,  $p=.008$ ), 주민의 참여 의사( $\beta=.127$ ,  $p=.006$ ), 지방정부의 역할( $\beta=.104$ ,  $p=.049$ ) 순으로 정(+)의 영향을 미치는 것을 알 수 있었다. 이상의 결과에 기초하면, 항만의 필요성에 대한 긍정적 인식을 높이기 위해서는 항만을 통한 지역발전 효과를 높이고, 항만에 관한 관심을 높이기 위한 노력이 우선 필요해 보인다. 그리고 지역 언론이 최신의 올바른 정보를 제공하고, 지방정부가 중앙정부에 대응할 수 있는 전문적인 항만관리 역량을 키우는 것 또한 중요해 보인다. 끝으로 항만정책의 수립과 이행과정에서 주민을 비롯한 다양한 관계자들의 참여를 보장하고 협력을 기반으로 한 거버넌스의 구축 역시 항만의 필요성에 대한 주민 동의를 확보하는데 중요한 조건이 될 수 있다.

마지막으로 모형 3은 항만 수용성의 하위 질문 중 항만의 개발과 시설 운영에 대한 찬성을 종속변수로 하고, 모든 요인을 독립변인으로 투입한 것이다. 모형의 설명력은 55.9%(수정된  $R^2=.559$ )로 확보되었고,  $F=15.041$ ,  $p=.000$ 으로 모형의 적합성 또한 유의하게 검증되었다. 유의수준  $p<.05$ 와  $\beta$ 값을 기준으로 보면, 흥미롭게도 항만 거버넌스의 필요성( $\beta=.181$ ,  $p=.002$ )와 항만에 관한 최신 이슈에 대한 인지( $\beta=.181$ ,  $p=.023$ )가 가장 강력한 정(+)의 영향을 가지는 것을 알 수 있었다. 다음으로는 시민단체의 역할 신뢰도( $\beta=.169$ ,  $p=.001$ ), 지방정부의 항만관리 역량( $\beta=.168$ ,  $p=.012$ ), 지방정부의 역할 신뢰도( $\beta=.130$ ,  $p=.035$ ), 주민의 참여 의사( $\beta=.122$ ,  $p=.023$ ) 순으로 확인되었다. 이들 변인도 모두 항만의 개발과 시설 운영에 대해 정(+)의 영향을 가지고 있었다. 이상의 결과를 종합하면, 항만의 개발이나 시설 운영에 관한 실질적 정책 또는 사업을 지연이나 중단 없이 순조롭게 추진하기 위해서는 지방정부나 시민단체, 주민 등이 중앙집권적 항만정책 구조의 한계를 벗어나 실질적으로 참여하고, 제대로 기능할 수 있는 기반 확립이 무엇보다 중요하다고 할 수 있겠다.

〈표 13〉 항만 수용성에 미치는 영향요인의 검증 결과

		종속: 항만 수용성			항만의 필요성			항만개발과 시설운영 찬성		
		$\beta$	<i>t</i>	<i>sig.</i>	$\beta$	<i>t</i>	<i>sig.</i>	$\beta$	<i>t</i>	<i>sig.</i>
(상수)			-.094	.925		-.066	.948		-.236	.814
항만 관심과 기대	관심	.405	7.867	.000	.162	2.398	.017	.096	1.209	.228
	이슈				.136	2.027	.044	.181	2.301	.023
	기대				.214	4.265	.000	.063	1.070	.286
중앙정부 신뢰	역할	.107	2.519	.013	.129	1.143	.255	-.014	-1.09	.913
	역량				-.009	-.078	.938	.084	.636	.526
지방정부 신뢰	역할	.255	4.389	.000	.104	1.978	.049	.130	2.119	.035
	역량				.134	2.366	.019	.168	2.533	.012
지역단체 신뢰	시민단체	.175	3.600	.000	.004	.084	.933	.169	3.256	.001
	언론				.159	2.931	.004	.079	1.250	.213
항만전문 가 신뢰	전문가	.056	1.196	.233	.082	1.553	.122	.114	1.840	.067
	기업				.026	.532	.595	-.075	-1.315	.190
거버넌스 참여	거버넌스	.218	4.558	.000	.145	3.002	.003	.181	3.216	.002
	참여의사				.127	2.778	.006	.122	2.294	.023
성		-.065	-1.586	.114	-.059	-1.381	.169	-.053	-1.045	.297
나이		-.014	-.297	.767	-.038	-.768	.444	.012	.199	.842
학력		-.023	-.495	.621	-.039	-.814	.417	-.013	-.221	.826
월평균 가구소득		.015	.375	.708	.024	.558	.578	.006	.124	.901
거주지		-.043	-.797	.426	-.037	-.646	.519	-.010	-.152	.879
$R^2$ (adj $R^2$ )		.712(.696)			.707(.678)			.599(.559)		
F(sig)		42.355(.000)			24.307(.000)			15.041(.000)		
DW		1.812			1.935			1.763		

## 5. 연구 결과의 요약 및 논의

이상의 결과를 요약하면, 첫째, 항만에 관한 주민의 관심과 기대는 대체로 긍정적이며 주로 일자리 증가(32.8%)와 같은 경제적 측면에서 형성됨을 알 수 있었다. 반면, 부정적인 인식은 환경오염과 그에 따른 피해(37.3%) 등 환경적 측면에서 형성되고 있었다.

둘째, 항만관계자에 대한 신뢰도의 경우, 항만물류 분야의 학계 전문가에게 가장 높은 수준으로 확인되었고(3.46점), 다음은 지방정부와 중앙정부 순이었다. 조금 더 구체적으로 지방정부에 대한 신뢰도는 역할 이행(3.07점)과 항만관리 역량(3.05점) 모두 보통 수준으로 나타났

고, 중앙정부에 대한 신뢰도는 항만관리 역량에 있어 보통 수준보다 낮게 평가되었다. 한편, 중앙정부와 지방정부에 대한 신뢰는 비항만 지역 주민보다 항만에 인접한 지역의 주민에게서 더 낮게 평가되었다. 그리고 아이러니하게도 항만과 관련한 정보나 최신 이슈를 주로 습득하는 경로로 가장 많은 응답(45.0%)을 차지한 지역 언론에 대한 신뢰도가 2.87점으로 다른 관계자들보다 훨씬 낮았는데 특히, 항만 인접 지역의 주민에게서 상대적으로 낮게 평가되었다(2.68점). 다음으로 시민단체에 대한 신뢰도 역시 비항만 지역(3.08점)보다 항만 인접 지역(2.80점)의 주민에게서 낮게 나타났다. 이 밖에 항만관계자 간 협력에 대해서는 대체로 긍정적으로 인식하고 있었고(3.06점), 중앙정부와 지방정부(37.5%)가 협력적이라는 응답이 가장 많았다. 그러나 지방정부와 시민사회(33.0%), 중앙정부와 시민사회(37.5%) 간 관계에 대해서는 협력적이지 못하다는 응답이 더 많았다.

셋째, 항만정책과 관련한 항만 거버넌스의 필요성(3.20점)이나 실제 참여 의사(3.23점)는 비교적 높은 수준의 응답을 나타냈으며, 성에 따라 모두 유의한 응답 차이를 나타내고 있었다. 즉, 항만 거버넌스의 필요성이나 참여 의사 모두 여성보다 남성이 높은 수준을 나타내고 있었다. 그리고 참여 의사는 항만 인접 지역 주민(3.38점)에게서 더 높게 확인되기도 했다. 한편, 항만정책 참여에 대한 전반적인 만족도는 매우 낮은 편이었고(2.89점), 주민들이 응당한 참여의 필요성(3.51점)에 비해서도 현저히 낮았다. 참여 만족도와 필요성 인식의 괴리는 정책의제별로도 유사하게 확인되었으나, 특히 항만의 개발 입지와 관련해서 가장 큰 차이를 보였다.

넷째, 항만 수용성은 항만의 필요성 3.39점, 항만의 개발과 시설 운영에 대한 찬성 정도 3.14점으로 보통 수준 이상으로 나타났다. 다중 회귀분석 결과에서 항만 수용성에 유의한 영향을 가지는 것으로 확인된 요인은 항만에 관한 관심 및 기대, 지방정부에 대한 신뢰, 중앙정부에 대한 신뢰, 지역단체에 대한 신뢰, 항만 거버넌스와 참여 등이었으며 모두 정(+)의 영향 관계를 가지고 있었다. 특히 항만에 관한 관심 및 기대( $\beta=0.405$ )가 항만 수용성에 있어 가장 강력한 영향요인으로 나타났다. 이는 공공시설이나 개발정책에 관한 관심과 지식, 또는 편익에 대한 인지 등이 수용성의 주요 결정요인임을 밝힌 기존 연구들과 맥을 같이한다. 한편, 항만 수용성의 하위 변인을 각각의 종속변수로 하여 실시한 다중 회귀분석 결과를 보면, 항만의 필요성에서는 항만을 통한 지역발전 기대( $\beta=0.214$ )가 가장 강력한 영향을 가지는 요인이었고, 지역 언론( $\beta=0.159$ )에 대한 신뢰도가 3번째로 강한 정(+)의 영향을 가지는 것으로 나타난 결과는 주목할 만했다. 다음으로 항만의 개발 및 시설 운영에 대한 찬성을 종속변수로 한 분석 결과에서는 항만 거버넌스의 필요성( $\beta=0.181$ )이 항만에 대한 최신 이슈의 인지와 함께 가장 큰 정(+)의 영향을 미치는 요인으로 나타났고, 다음은 시민단체( $\beta=0.169$ )와 지방정부의 역량( $\beta=0.168$ ) 순이었다.

이러한 결과에 기초해 항만 수용성과 관련해 고려해야 할 쟁점을 논의하면 다음과 같다.

첫째, 항만 수용성을 높이기 위해서는 항만에 대한 주민들의 지속적인 관심과 이해, 그리고 항만에 따른 지역적 편익을 극대화하면서 주민들이 이를 실제 체감할 수 있도록 하는 노력이 기본일 것이다. 따라서 항만관계자들은 항만에 관한 정확하고 풍부한 최신의 정보를 꾸준히 제공하고, 양질의 일자리를 제공하며, 환경오염과 그에 따른 피해를 최소화하기 위한 노력으로 지역발전 효과를 강화해야 한다. 특히 항만에 따른 일자리 증가를 기대하는 주민이 많은 만큼 보다 구체적인 지원 노력이 필요하겠다. 물론 신항만건설 촉진법 등에서는 항만(또는 예정) 지역에 고용 창출 등의 경제적 효과를 기대할 수 있도록 지원하는 규정을 담고 있다. 구체적으로, 신항만건설 촉진법 제21조의 4와 5에서는 지원계획의 수행과 관련해 예정지역에 계약 방법의 특례를 부여하거나, '예정지역 주민의 우선 고용 및 참여' 등을 제도적으로 보장하고 있다. 하지만 문제는 이러한 제도가 어느 정도의 실효성을 가지느냐이다. 미래의 항만은 단순집약적 노동력을 요구했던 과거와는 달리 고도의 정보 기술을 자유자재로 활용하고, 글로벌 시장의 흐름을 분석·예측할 수 있는 인력을 필요로 한다. 하지만 부산항 신항의 주요 배후 지역인 창원시만 보더라도 이들 인력을 양성·배출할 수 있는 전문 교육기관이 없다. 결국, 부산항 신항과 진해신항 등의 건설·운영으로 많은 일자리가 창출된다고 하더라도 해당 지역에서 이 기회를 잡을 수 있는 사람은 많지 않은 것이다. 이러한 상황을 놓고 본다면, 지역인재의 우선채용이나 일정 비율의 채용 의무화 등은 유명무실에 가까워 보인다. 그러므로 항만 지역 내 항만물류 인력양성을 위한 교육기관을 설립하거나 다양한 분야와 수준의 항만물류 기술자를 양성·배출할 수 있는 교육 서비스를 제공하는 등의 보다 내실 있는 지원이 필요하겠다.

둘째, 지역사회의 문제가 복잡하고 다차원적 성격을 갖게 되면서 시장 기제의 작동이나 정부의 노력만으로는 해결을 기대하기 어렵다. 이것이 다양한 관계자들의 지식과 지혜를 필요로 하는 이유이기도 하다. 또한, 지방자치제도의 안착은 지역 내 문제 해결과 관련한 주민들의 직접적인 참여 의사를 높이고 있다. 항만으로 인한 지역 내 문제들은 수질 악화 등에 따른 해양오염뿐만 아니라 대기오염, 소음 진동, 폐기물 발생 등 다양하며, 주민들의 삶의 질을 떨어뜨리는 주범들로, 더 큰 문제는 이들이 항만의 건설 기간에만 발생하는 것이 아니라는 점이다. 24시간 가동되는 항만시설의 특성상 많은 선박과 대형 화물차량이 오가면서 미세먼지나 소음의 발생은 끊이지 않으며, 교통혼잡이나 사고 위험 등도 간과할 수 없다. 게다가 항만의 명칭이나 물동량 배분, 항만 항계 등을 놓고 다른 지역과 심각한 갈등 상황에 놓이기도 한다. 이처럼 주민의 삶과 직결되는 여러 문제가 항만과 항만정책을 통해 발생한다는 점에서 국가 차원의 항만정책이 적절한가에 대한 논의 또한 필요해 보인다. 물론 항만 개발 계획의 수립 등과 관련하여 여러 차례의 주민설명회나 공청회가 개최되고 여러 보상 조치들이 마련되어

있다. 그러나 대규모 개발사업이며 장기간에 걸쳐 진행되는 항만의 특성상 중앙집권적 성격이 강한 정책구조로 높은 수준의 수용성을 확보하고, 항만과 도시 간 상생을 도모할 충분한 기반을 제공할 수 있을지는 확인하기 어려워 보인다. 오히려 이제는 다양한 항만관계자들의 참여와 협력을 기반으로 하며, 각 주체의 충실한 역할 이행이 전제되어야 하겠다. 특히 정부 신뢰가 정책이나 사업에 대한 주민의 지지와 순응을 확보하는 데 매우 중요한 요인인 만큼 항만 당국은 폐쇄적인 항만정책 구조를 탈피하고 지방정부와 협력적 파트너십을 구축하기 위해 노력해야 할 것이다. 주민들의 욕구나 불만 등이 과거보다 다양하고 복잡한 형태라는 점에서도 중앙정부 혼자만의 노력으로 대응할 수 없다. 항만에 관한 정보를 지역과 주민에게 제공하거나 이들의 의견을 수렴하는 활동도 중앙정부가 일일이 수행하기보다 지방정부의 도움을 구하거나 협력하여 대응하는 것이 더 효율적이며 효과적일 것이다. 즉, 지역 주민을 비롯한 다양한 관계자들의 직접적인 참여 기회를 보장하면서 이들을 네트워크화하여 움직이게 하는 거버넌스의 장을 제공하는 것이 더 유용해 보인다.

셋째, 항만 수용성을 확보하기 위해서는 지방정부의 적극적인 역할 이행과 중앙정부에 대응할 만한 항만 지식 및 전문성의 확보가 필요하다. 지역에서 주민들이 직면하게 되는 많은 문제와 관련해 가장 일차적 책임을 요구받는 기관은 지방정부이다. 해당 문제를 처리하는데 필요한 재량권의 여부나 수준과 관계없이 주민과 가장 가까이에 위치하고, 이들이 필요로 하는 가장 기본적인 행정서비스를 담당하는 곳이 지방정부이기 때문이다. 그렇다 보니 지방정부가 주민의 문제 해결에 소극적이거나, 실질적인 도움을 주지 못하면 지방정부에 대한 신뢰는 물론 국가(중앙정부)에 대한 신뢰도 떨어질 수 있다(정광호 외, 2011). 그러므로 항만 수용성 확보에 있어 지방정부의 역할과 역량은 중요할 수밖에 없다. 따라서 지방정부는 항만의 개발과 운영으로 인해 예상되는 문제나 갈등을 빠르게 파악하고 대응할 수 있어야 하며, 이를 위해 항만관리를 위한 전담 조직, 인력, 예산을 충분히 확보해야 할 것이다. 대표적인 항만도시인 부산시나 인천시, 평택시나 창원시 등이 항만 전담 조직을 본청 내에 둔 것도 이러한 이유 때문으로 볼 수 있다.

지방정부는 또한 항만관리 역량을 강화하기 위해 관내 대학이나 산하 연구기관 등을 통해 항만을 주제로 한 다양한 정책과제를 발굴하고, 이를 추진하기 위한 이론적 토대를 마련하는데 투자를 아끼지 않아야 하며, 직원을 대상으로 한 항만교육을 강화할 필요도 있다. 지방정부의 항만관리 역량은 항만물류를 전공하거나 관련 분야에서 경력을 쌓은 몇몇 전문인력에 의해 키워지는 것이 아니라, 많은 일반 공무원들이 항만에 관해 충분한 지식과 이해를 가질 때 비로소 확보될 수 있다. 그러므로 신규 공무원 교육이나 승진대상자 교육을 활용한 단계적 이행도 고려해 볼 만하다. 나아가 주민과 지역사회가 항만 거버넌스와 항만정책 과정에 적극적으로 참여할 수 있도록 제반 활동에 대한 지원 노력도 중요하다. 예컨대, 학계 전문가나 지

역 언론 등과 협력하여 항만에 대한 올바른 정보와 지식이 전달될 수 있도록 교육과 홍보를 강화하고, 간담회와 리빙랩 등의 장을 마련하여 항만과 관련한 현안을 공유하고 지혜를 모아 야 할 것이다. 이외에도 지방정부는 중앙정부가 항만과 배후지역 간 연계성 확보를 위한 교통망의 구축, 지역산업과의 연계를 통한 해양산업 클러스터의 조성, 항만물류 전문인력의 양성, 정주 여건 개선을 위한 환경실태조사 등을 적극적으로 추진하도록 협력함으로써 항만과 도시의 상생을 꾀해야 하겠다.

끝으로, 항만 분권에 관한 계속된 논의에도 불구하고 뚜렷한 성과를 거두지 못한 것은 지방정부의 부족한 항만관리 역량 때문으로 지적된다. 이에 지방정부의 부족한 항만관리 역량을 채워주고, 지역과 주민을 위한 항만정책이 추진되기 위해서는 로컬 항만 거버넌스가 필요하며, 이의 정상적인 작동을 위한 주민과 시민단체, 지역 언론, 항만물류 분야 학계 전문가 등의 역할이 중요하겠다. 정치적 이해관계나 집단적 이익보다 지역사회 전체의 이익을 대변하고 정부에 대한 엄격한 견제를 주된 임무로 부여받은 만큼 항만과 항만정책에 관한 올바른 정보의 제공과 공유, 지역의 목소리를 모으는 데 최선을 다해야 할 것이다.

## V. 결론

한국에는 60개의 항만이 있다. 국내 물류를 책임지는 연안항 29개를 제외하면 무역항이 31개이다. 서해안에는 평택·당진항을 비롯해 10개의 항만이 있고, 남해안에는 부산항, 광양항 등 14개, 동해안은 울산항을 포함해 7개 항만이 있다. 이들 중 14개는 국가관리항으로 분류되고 있고, 17개는 지방관리항에 속한다. 이처럼 많은 수의 항만이 있고, 항만을 통해 국가경제가 성장할 수 있었다고 해도 과언이 아니다.

그러나 항만 패러다임은 변화하고 있으며, 국내외 여러 연구는 항만을 심각한 환경오염원으로 밝히고 있다(Wang & Olivvier, 2003). 이연경 외(2017)는 컨테이너선 한 척이 배출하는 황산화물(SO<sub>x</sub>)이 경유 승용차 5,000만 대, 초미세먼지(PM<sub>2.5</sub>)는 트럭 50만 대의 배출량에 해당한다는 사실을 규명하고 이러한 미세먼지와 초미세먼지 문제가 부산, 인천 등 항만도시에서 더욱 심각하게 나타난다는 사실을 발표한 바 있다. 그리고 허종배 외(2021)는 항만시설, 화물차량, 선박에서 기인한 2차 생성 미세먼지의 증가는 부산지역 조기 사망자 발생률을 높이는 데 큰 영향을 미친다고 하였다. 이처럼 항만시설이나 화물차량, 선박 등에서 발생하는 미세먼지가 항만노동자뿐만 아니라 배후지역 주민의 건강에 상당한 악영향을 미칠 수 있다는 우려는 점점 커지고 있다(NRDC, 2004; 송효진 외, 2021).

물론 일부에서는 항만에 따른 부정적 효과나 위험성을 다루는 작업이 항만경쟁력을 떨어뜨릴 수 있다며 우려하거나 비판하는 목소리를 내기도 한다. 그러나 주지할 것은 항만에 따른 환경오염이나 그 피해가 주민들의 항만에 대한 인식과 수용성에 부(-)의 영향을 미친다면, 민원이나 시위 등으로 이어질 수 있고, 그로 인해 항만의 적기 개발이나 안정적 운영이 불가능해질 수 있다는 점이다. 그리고 이는 항만경쟁력의 저하로 이어질 수 있다. 글로벌 시장에서 물류의 중요성과 항만에 대한 의존성이 더욱 높아지는 가운데 항만시설의 안정적인 운영이 담보되지 못하면, 해외 선사나 화주들로부터 선택받지 못할 수 있기 때문이다. 그러므로 항만과 도시 간 부조화 문제를 해소하고, 항만의 수용성 확보를 강조하는 것은 항만경쟁력을 떨어뜨리는 걸림돌이라기보다 항만의 지속 가능한 운영을 보장하고, 글로벌 항만 우위를 점할 수 있게 하는 토대를 마련하는 것으로 이해하는 것이 바람직하겠다.

그동안 항만 수용성이 중요하게 다뤄지지 못한 것은 어쩌면 우리나라를 비롯한 세계 많은 국가와 도시들이 항만을 통해 경제성장을 거두고 대도시로 거듭난 과거의 성공적 경험 때문일 수도 있고(Fujita et al., 1999), 아직 항만에 따른 환경오염이 주민의 건강에 실제로 해를 끼쳤다는 직접적인 인과관계를 입증할 사례가 보고되지 않았기 때문일 수도 있다. 또 다른 한편으로는 국내적으로 항만 배후지역에 대한 개념 정의가 불분명하고 제한적이기 때문일 수도 있다(Vleugels, 1969; McCalla et al., 2004; 길광수·박선현, 2003; Lee et al., 2021). 한 예로 항만법에서는 항만 배후지역(port hinterland)이 아닌 항만배후단지(harbor hinterland complex)라는 용어를 사용하고 있다. 그리고 개념적 범위도 항만의 고유기능을 지원하는 관련 시설들이 집적된 지역으로 한정하고 있다. 그렇다 보니 항만구역이 아닌 지역에서 생겨나는 피해의 책임을 해양수산부에 묻기 어렵다. 확장된 개념의 항만 배후지역은 다부처, 다기관이 복잡하게 얽혀 있으며, 이들 간 협력을 가능케 할 제도적 근거는 부재하다. 어쩌면 확장적 개념에서 항만 배후지역을 정의하고, 해양수산부의 책임 있는 역할 이행을 도모하며, 지방정부와 주민 등 다양한 주체들이 협력할 수 있는 제도적 기반을 마련하는 것이 항만 수용성과 항만경쟁력 확보를 위한 최우선의 과제일지 모르겠다. 그러므로 이 연구는 대규모 공공 개발 사업이나 폐기물처리시설과 같은 공공시설의 설치·운영과 관련해 발생하는 문제나 갈등을 해소하는 차원에서 등장(최환용, 2007)한 주변 지역과 주민에 대한 지원사업의 법제화 사례에 주목할 것을 제안한다. 현재 우리나라에는 1989년 6월 16일 ‘발전소주변지역 지원에 관한 법률’ 제정을 시작으로 상수원, 폐기물처리시설, 댐, 접경 지역, 개발제한구역 등의 주변 지역이나 주민지원을 위한 특별법이 제정되어 있다. 이들에는 해당 시설로 인한 지역과 주민에 대한 피해를 인정하고, 이를 최소화하기 위한 대책과 지방정부를 비롯한 주민, 전문가 등 다양한 지역관계자들이 참여한 거버넌스와 이를 원활히 작동하게 할 중앙정부 차원의 행·재정적 지원내용이 담겨 있다. 이를 적용해 본다면, 항만도 배후지역 및 주민지원을 위한 법제화를

통해 실제적 정의(항만이 환경오염의 주원인), 분배적 정의(항만에 따른 긍정적 효과가 전국적으로 확산하는 것과 달리 환경오염 등에 따른 피해는 배후지역에 한정되는 문제), 절차적 정의(중앙집권적 항만정책 구조로 인해 지방정부나 주민, 지역사회의 참여가 배제되거나 낮은 수준으로 제한된 문제)를 해결할 수 있을 것이다. 따라서 항만 배후 지역과 주민지원에 관한 법제화는 항만과 도시의 상생발전을 전제로 하여 항만 개발로 인한 이익 일부를 주민과 공유하는 이익공유형을 기본 방향으로 하고, 실질적인 혜택을 줄 수 있는 지원사업을 담아내야 할 것이다. 구체적으로 지속해서 소득을 창출하고 증대할 수 있는 사업이나 새로운 소득원을 발굴할 수 있는 지원사업이 담겨야 할 것이며, 지원범위나 기준 설정 등에 있어 지역 또는 주민 간 갈등도 발생할 수 있으므로 다양한 의견 수렴을 전제로 진행되어야 할 것이다. 그래야만 '항만을 보유한 도시'가 아닌 항만과 도시가 상생하는 '항만도시(port city)'로 나아갈 수 있을 것이다.

이상으로 이 연구는 그간 상대적으로 주목받지 못했던 항만 수용성을 주제로 하여 그에 대한 영향요인을 구체적으로 탐색하고 주요 정책과제와 함의를 찾았다는 점에서 항만정책 연구의 대상과 범위를 확장하는 데 기여할 것으로 기대한다. 또한, 영향요인의 탐색, 관계의 검증에 그치지 않고 이에 기초하여 정책적으로 항만 수용성을 높이기 위해 고려해야 할 쟁점과 과제를 제시했다는 점에서 정책적 함의를 가진다. 그러나 이러한 의의에도 불구하고, 다음의 몇 가지 한계를 지닌다. 먼저 항만 수용성에 관한 선행 연구가 많지 않아 보다 다양한 요인을 고려하기 어려웠고, 여러 항만도시에 대한 비교적 접근이 더욱 풍부한 의미해석을 가능케 할 것임에도 불구하고 시도하지 못한데 아쉬움이 크다. 그리고 연구 방법상 설문조사 자료에만 기초하고 있어서 보다 다차원적인 검토와 심도 있는 해석을 제시하지 못한 한계가 있다. 이는 후속 과제를 통해 인터뷰나 Q방법론 등의 방법으로 보완할 필요가 있겠다.

## 【참고문헌】

- 고대유·김영곤. (2016). 원자력 발전의 사회적 수용성 향상 전략에 대한 소고: 정부 불신의 해소를 중심으로. 「분쟁해결연구」, 14(1): 33-67.
- 임영태·류재영. (2013). 「도시 활성화를 위한 항만도시 재생전략 연구: 항만 지역 도시재생 추진 방향을 중심으로」. 국토연구원 연구보고서.
- 길광수·박선현. (2003). 「항만배후단지 개발관련 법제도 비교연구」. 한국해양수산개발원 연구보고서.
- 김상구. (2010). 해항도시의 삶의 질 비교분석: 항만의 영향력을 중심으로. 「해양환경안전학회지」, 16(3): 287-293.
- 김상구. (2012). 해항도시의 삶의 질에 대한 항만의 영향력 분석: 중국 대련항과 부산항의 비교분석. 「한국항해항만학회지」, 36(6): 481-488.
- 김서용·김근식. (2014). 위험과 편익을 넘어서: 원자력발전소 수용성에 대한 경험적 감정의 휴리스틱 효과. 「한국행정학보」, 41(3): 373-398.
- 김승철. (2007). 항만 거버넌스 구축과 운용방안에 관한 연구. 「국제상학」, 22(4): 107-128.
- 김주경·임은옥. (2021). 신재생에너지 수용성에 미치는 영향요인. 「한국지방행정학보」, 18(3): 1-24.
- 김지수·심준섭. (2011). 투명성이 원자력발전소 운영기관에 대한 신뢰를 매개로 정책수용성에 미치는 영향. 「정책분석평가학회보」, 21(3): 149-178.
- 김지수·윤태섭. (2016). 원전 지역 주민의 원전 수용성에 관한 고찰: 원전에 대한 경제적 효과 인식과 참여, 지역지원사업 예산집행률을 중심으로. 「정책분석평가학회보」, 26(3): 61-83.
- 김찬원·송해룡·김원제. (2015). 위험소통을 통한 신뢰가 위험 인식에 미치는 효과. 「Crisisonomy」, 11(6): 121-135.
- 김창곤·김명수. (2012). 항만발전이 배후도시의 시민의식에 미치는 영향: 광양항을 사례로. 「해양정책연구」, 27(1): 31-63
- 김창수. (2021). 항만이 인근지역 생활여건에 미친 영향 분석. 「한국항만경제학회지」, 37(4): 71-87
- 김창수·하민호·서영준. (2022). 항만이 인근지역에 미치는 사회경제적 영향에 관한 질적 연구: 부산항 신항을 중심으로. 「한국항만경제학회지」, 38(2): 109-121
- 김형태. (2007). 개방형 항만정책 수립체제의 필요성과 구축방안에 관한 연구. 「해양정책연구」, 22(1): 1-33.
- 류이현·송효진. (2022). 정책옹호연합모형과 다중흐름모형의 결합에 기초한 항만정책변동 분석: 신항과 진해신항 사례를 중심으로. 「한국행정연구」, 31(4): 185-213.

- 박정호. (2023). 신재생에너지 정책수용성과 정부 신뢰에 관한 연구. 「한국사회와 행정연구」, 33(4): 159-180.
- 방희석·권오경. (2006). 항만거버넌스의 구축과 항만공사(PA)의 역할. 「해운물류연구」, 51: 141-162.
- 성은혜·김삼구. (2018). 연안지역과 비연안지역 주민 '삶의 질' 비교 분석. 「해양환경안전학회지」, 24(2): 215-222.
- 송효진·정수현. (2022a). 항만 배후지역 주민의 삶의 질에 대한 인식과 영향요인에 관한 연구 : 비항만 지역과의 비교적 관점에서. 「한국행정연구」, 31(2): 207-235.
- 송효진·정수현. (2022b). 항만과 도시 간 상생을 위한 로컬 항만 거버넌스 구축방안에 관한 연구: 전문가 AHP 결과를 토대로. 「한국해양학회지」, 46(6): 538-546.
- 송효진·정재형·정수현. (2021). 항만 배후지역의 대기오염 실태로 본 항만환경 관리정책의 새로운 방향성: 부산항 신항(창원) 배후지역의 미세먼지(PM10) 농도를 중심으로. 「Crisisonomy」, 17(7): 83-99.
- 신윤창. (2009). 원전의 사회적 수용성에 관한 연구: 지방정부 정책역량의 매개효과를 중심으로. 「한국정책과학학회보」, 13(3): 189-211.
- 심준섭. (2009). 원자력 발전소에 대한 신뢰, 인식된 위험과 혜택, 그리고 수용성. 「한국정책학회보」, 18(4): 93-132.
- 안성식·조동혁·권혁채. (2020). 신재생에너지 발전시설의 입지수용성 결정요인에 관한 연구. 「품질경영학회지」, 48(1): 107-123.
- 우양호. (2009). 항만이 해항도시의 경제성장에 미치는 효과 :부산과 인천의 사례(1985-2007). 「지방정부연구」, 13(3): 339-362.
- 유흥성·김연성·신진·정벤운. (2010). 항만 개발이 지역경제에 미치는 파급효과: 인천항을 중심으로. 「한국항만경제학회지」, 26(3): 240-258.
- 이건·송하중·김주경·황원동. (2011). 우리나라 국민들의 원자력 발전 수용성에 미치는 영향요인 분석. 「한국정책학회 추계학술대회 발표논문집」: 535-555.
- 이민규·이기열. (2016). 항만물류산업의 지역경제 파급효과 분석: 부산, 인천, 울산을 대상으로. 「해운물류연구」, 32(2): 299-320.
- 이연경·최상희·강무홍·정동훈·이상혁·이찬빈. (2017). 「AMP 설치 수요조사 및 추진과제 연구」. 한국해양수산개발원.
- 이창로·이슬이·박기호. (2019). 항만지역 화물차량이 야기하는 외부불경제 내부화 방안. 「한국지방재정논집」, 24(2): 103-123
- 이태휘·여기태. (2012). 항만도시의 지속가능성 평가에 관한 연구. 「해운물류연구」, 28(4): 559-579.
- 이희재·정수현·송효진. (2022). 항만 환경관리를 위한 지역자원시설세 도입에 관한 연구. 「지방정

- 부연구」, 25(4): 111-133.
- 임다희·이소담·권기현. (2016). 정책결정 과정 인식을 통한 원자력정책 수용성의 인과구조: 원전 입지여부에 따른 집단 간 차이 분석을 중심으로. 「한국정책학회보」, 25(2): 245-282.
- 임정덕. (2008). 항만과 항만 관련 산업이 부산지역 경제에 미치는 영향. 「항만경제학회지」, 24(2): 113-129.
- 정광호·이달곤·하혜수. (2011). 지방정부 신뢰요인의 탐색. 「한국행정학보」, 45(4): 181-202
- 정봉민. (2008). 항만과 지역경제. 「월간 해양수산」, 2008년 9월호: 1-4.
- 정분도·홍금우. (2009). 항만 관련 산업이 지역경제에 미치는 영향. 「한국항만경제학회지」, 25(3): 303-320
- 정지용·심준섭. (2018). 참여가 송전선로 입지 수용성에 미치는 효과 분석: 참여의 영향요인을 중심으로. 「국가정책연구」, 21(3): 129-153
- 정현구·정진도. (2019). 기후변화 대응을 위한 신재생에너지 수용 요인에 관한 연구. 「환경교육」, 32(4): 437-456.
- 정현재·이동현. (2020). 경기도의 항만 거버넌스 재정비방안. 「디지털융복합연구」, 18(11): 159-167.
- 조공장. (2020). 해상풍력시설의 수용성 확보를 위한 협력적 거버넌스 구축. 「한국해양환경·에너지학회 학술대회논문집」: 506.
- 조성경·오세기. (2002). 원자력시설 및 정책의 수용성에 영향을 미치는 인식인자 도출에 관한 이론적 고찰. 「에너지공학」, 11(4): 332-341.
- 진상현. (2011). 후쿠시마 사고 전후 한국 원자력 정책의 변화와 전망. 「역사비평」, 통권 96: 140-166.
- 최용선. (2015). 에너지원에 대한 사회적 수용성 결정요인 연구: 화석·원자력·대체 에너지를 중심으로. 「정부학연구」, 21(2): 295-330.
- 최환용. (2007). 「주변 지역 지원 및 주민지원 사업 법제 정비방안 연구」. 한국법제연구원.
- 하혜수·우남규·석상우. (2021). 사드 배치의 수용성 결정요인 분석: 구조방정식모형의 활용. 「한국 지방행정학보」, 18(1): 25-47.
- 한장희·고영희. (2012). 한국수력원자력의 지역공동체 경영을 통한 원전 지역수용성 제고 전략. 「경영교육연구」, 16(2): 1-28.
- 허종배·이원규·장하용·김진희. (2021). 「부산시 항만 미세먼지 저감 방안」. 부산연구원.
- 황성욱·김효정·장익진. (2018). 원자력 발전의 필요성 인식과 수용성에 미치는 영향 요인: 부산, 울산, 경남 주민들의 인식 조사를 중심으로. 「광고PR실학연구」, 11(4): 135-164.
- Bell D, Gray T. and Haggett, C. (2005). The 'Social Gap' in Wind FarmSiting Decisions: Explanations and Policy Responses. *Environmental politics*, 14(4): 460-477.
- Ducruet C. (2009). Port Regions and Globalization. In Ducruet C. and Notteboom T. (eds.). *Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent*

- Seaports*. London: Routhledge.
- Chung, J. and Kim, H. (2009). Competition, economic benefits, trust, and risk perception in siting a potentially hazardous facility. *Landscape and Urban Planning*, 91: 8-16.
- Cvetkovich, G. (1999). The Attribution of Social Trust. In G. Cvetkovich and R. Lofstedt (eds.). *Social Trust and the Management of Risk*. London: Earthscan.
- Dooms, M., Van Der Lugt, L., Schepper, De, S., and De Jong, O. (2018). Socio-economic performance assessment of port clusters: more challenges, fewer solutions? In Bergqvist, R. & Monios J. (Eds.), *Green Ports: Inland and Seaside sustainable transportation strategies*. Amsterdam: Elsevier.
- Flynn, J., Burns, W. Mertz, C. K. & Slovic, P. (1992). Trust as a determinant of opposition to a high-level radioactive waste repository: Analysis of a structural model. *Risk Analysis*, 12: 417-429
- Fujita, M., Krugman, P., and Venables, A. J. (1999). *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*. Cambridge & London: MIT Press.
- Huang, L., Zhou, Y., Han, Y., Hammitt, J. K., Bi, Jun. and Liu, Y. (2013). Effect of the Fukushima nuclear accident on the risk perception of residents near a nuclear power plant in China. *Proceeding of Notational Academy Science*, 110(49): 19742-19747.
- Kim, Y., Kim, W. and Kim, M. (2014). An International Comparative Analysis of Public Acceptance of Nuclear Energy. *Energy Policy*, 66: 475-483.
- Lee, Y., Song, H. and Jeong, S. (2021). Prioritizing environmental justice in the port hinterland policy: Case of Busan New Port. *Research in Transportation Business & Management*, 41: 100672.
- Mccalla, R. (1999). Global Change, Local Pain: Intermodal Seaport Terminals and Their Service Areas. *Journal of Transport Geography*, 7(4): 247-54.
- Mccalla, R., slack, B., Comtois, C. (2004). Dealing With Globalisation at the Regional and Local Levels: The Case of Contemporary Containerization. *The Canadian Geographer*, 48(4): 3-87.
- Natural Resources Defense Council. (NRDC). (2004). *Harboring Pollution: Strategies to Clean Up U.S Ports*.
- Sjöberg, L. and Drottz-Sjöberg, B.-M. (1991). Knowledge and risk perception among nuclear power plant employees. *Risk Analysis*, 11: 607-618.
- Sjöberg, L. (2004). The Methodology of Risk Perception Research. *Quality and*

*Quantity*, 34: 407-418.

- Tanaka, Y. (1995). Major factors of deciding public acceptance of a variety of technology. *Japanese Journal of Experimental Social Psychology*, 35: 111-117.
- Tsujikawa, N., Tsuchida, S., and Shiotani, T. (2016). Changes in the factors influencing public acceptance of nuclear power generation in Japan since the 2011 Fukushima Daiichi nuclear disaster. *Risk analysis*, 36(1): 8-113.
- Vleugels, R. L. M. (1969). The Economic Impact of Ports on the Regions They Serve and the Role of Industrial Development. *Paper presented at the 6th Biennial Conference of the International Association of Ports and Harbors*, Melbourne, Australia, March.
- Wang J. J. and D. Olivier. (2003). Port Governance and Port-City Relationships in China: a review of policies in an era of internationalizing port management practice. *Transport Policy*, 11(3): 237-250.
- Zoellner, J., Schweizer-Ries, P., and Wemheuer, C. (2008). Public Acceptance of Renewable Energies: Results from Case Studies in Germany. *Energy Policy*, 36(11): 4136-4141.

---

**송 효 진:** 서울시립대학교에서 행정학 박사학위를 취득하고(논문: 장애인의 정보격차해소를 위한 복지정보 서비스 수용도의 영향요인에 관한 연구), 창원시정연구원, 광주전남연구원을 거쳐 현재 성결대학교 행정학과 조교수로 재직하고 있다. 주요 관심 분야는 지방분권, 항만물류, 환경정책, 디지털정부 등이다. 최근 논문으로는 “Fostering Public Acceptance of Hydrogen Buses through Policy Instrument: Local Government Perspective in Changwon City(2023)”, “국내 이민자의 디지털 격차 문제 해결을 위한 정책과제와 우선순위 분석(2023)”, “정책융호연합모형과 다중흐름모형의 결합에 기초한 항만정책변동 분석: 신항과 진해신항 사례를 중심으로(2022)” 등이 있다(hyojin@gungkyul.ac.kr).

## 〈부록 1〉 인구통계학적 특성에 따른 요인별 평균값 비교

성	남		여		합계			
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차		
항만관심	3.39	0.972	3.14	1.197	3.27	1.088		
항만이슈인지	3.30	1.131	3.01	1.223	3.17	1.181		
지역발전기대	3.17	0.951	3.01	1.052	3.10	1.000		
중앙정부역할	2.92	0.987	3.20	1.033	3.05	1.016		
중앙정부역량	2.91	0.991	3.09	1.002	2.99	0.997		
지방정부역할	3.09	1.175	3.04	1.057	3.07	1.119		
지방정부역량	3.00	1.146	3.11	1.112	3.05	1.129		
학계전문가	3.36	1.088	3.57	1.112	3.46	1.102		
시민단체	2.90	0.904	2.96	0.891	2.93	0.896		
항만물류기업	2.94	0.903	2.87	0.942	2.91	0.920		
지역언론	2.74	1.017	3.01	1.042	2.87	1.035		
거버넌스필요	3.37	0.876	3.00	1.005	3.20	0.955		
참여의사	3.40	0.943	3.03	1.052	3.23	1.010		
항만필요	3.40	0.813	3.19	0.931	3.30	0.874		
항만찬성	3.50	0.854	3.26	0.938	3.39	0.900		
나이	20대		30대		40대		50대 이상	
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차
항만관심	2.88	1.274	3.30	1.026	3.50	1.261	3.30	0.873
항만이슈인지	2.62	1.181	3.35	1.138	3.30	1.305	3.19	1.075
지역발전기대	2.85	0.857	3.22	1.069	3.00	1.013	3.16	0.987
중앙정부역할	2.88	1.122	3.11	0.952	2.93	0.997	3.16	1.035
중앙정부역량	2.88	1.122	3.11	0.952	2.85	0.949	3.02	1.008
지방정부역할	2.88	0.913	3.16	1.096	3.10	1.105	3.06	1.256
지방정부역량	3.24	1.075	3.02	1.184	3.03	1.121	3.00	1.122
학계전문가	3.53	1.134	3.65	1.080	3.48	1.037	3.22	1.128
시민단체	3.12	0.977	2.87	0.889	2.93	0.859	2.87	0.889
항만물류기업	2.79	0.880	3.02	0.889	2.75	0.742	2.97	1.062
지역언론	2.91	1.083	2.84	1.081	2.98	0.891	2.79	1.065
거버넌스필요	3.21	0.914	3.10	0.979	3.28	0.960	3.24	0.962
참여의사	3.06	1.043	3.37	1.097	3.18	0.958	3.21	0.936
항만필요	3.21	0.770	3.35	0.986	3.43	0.874	3.22	0.812
항만찬성	3.32	0.806	3.38	1.023	3.45	0.876	3.38	0.851

학력	중졸 이하		고졸		대졸 이상	
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차
항만관심	3.27	0.935	3.30	1.049	3.24	1.171
항만이슈인지	3.32	1.249	3.13	1.176	3.16	1.180
지역발전기대	2.86	0.889	3.24	1.004	3.00	1.012
중앙정부역할	2.86	0.774	3.20	1.108	2.94	0.957
중앙정부역량	2.86	0.774	3.09	1.082	2.92	0.955
지방정부역할	2.77	1.270	3.13	1.077	3.08	1.123
지방정부역량	3.00	0.816	3.12	1.114	2.99	1.215
학계전문가	3.14	0.990	3.37	1.102	3.63	1.111
시민단체	3.23	0.813	2.85	0.881	2.93	0.925
항만물류기업	2.95	1.046	2.82	0.926	2.99	0.883
지역언론	2.68	0.839	2.87	1.024	2.91	1.096
거버넌스필요	3.14	0.834	3.16	0.958	3.24	0.988
참여의사	3.05	1.046	3.26	0.953	3.23	1.064
항만필요	3.14	0.834	3.34	0.872	3.30	0.891
항만찬성	3.27	0.827	3.45	0.898	3.34	0.925

월평균 가구소득	300만 원 미만		300-500만 원		500-700만 원		700만 원 이상	
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차
항만관심	3.27	0.953	3.34	1.124	3.22	1.238	3.21	1.062
항만이슈인지	3.32	1.125	3.17	1.162	3.06	1.287	2.96	1.160
지역발전기대	3.20	0.915	3.12	1.001	2.98	0.990	3.00	1.251
중앙정부역할	3.09	0.972	2.93	1.048	3.08	0.956	3.17	1.204
중앙정부역량	3.05	0.952	2.93	1.048	3.02	0.969	2.92	1.100
지방정부역할	3.21	1.130	3.07	1.127	2.98	1.140	2.88	1.035
지방정부역량	3.33	1.114	2.93	1.096	2.82	1.228	3.04	0.908
학계전문가	3.44	1.069	3.29	0.966	3.71	0.782	3.42	0.881
시민단체	2.94	0.820	2.93	0.828	2.92	0.913	2.88	0.947
항만물류기업	2.77	0.856	2.86	0.973	3.12	0.864	2.92	0.929
지역언론	2.92	1.057	2.64	0.905	3.06	0.925	2.88	1.035
거버넌스필요	3.11	0.879	3.32	0.899	3.14	1.059	3.25	1.073
참여의사	3.23	1.120	3.34	0.976	3.18	0.932	3.04	0.955
항만필요	3.41	0.822	3.42	0.969	3.29	0.923	3.42	0.929
항만찬성	3.29	0.780	3.34	0.976	3.27	0.896	3.29	0.859

거주지	항만 인접지역		비항만 지역	
	평균	표준편차	평균	표준편차
항만관심	3.29	0.994	3.24	1.196
항만이슈인지	3.24	1.154	3.08	1.213
지역발전기대	2.99	0.897	3.22	1.104
중앙정부역할	2.84	1.020	3.30	0.960
중앙정부역량	2.79	1.001	3.23	0.944
지방정부역할	2.65	0.946	3.57	1.107
지방정부역량	2.50	1.006	3.71	0.886
학계전문가	3.52	1.127	3.38	1.073
시민단체	2.80	0.880	3.08	0.897
항만물류기업	2.98	0.923	2.82	0.914
지역언론	2.68	0.990	3.09	1.050
거버넌스필요	3.30	0.977	3.07	0.917
참여의사	3.38	0.970	3.04	1.032
항만필요	3.17	0.921	3.45	0.793
항만찬성	3.26	0.956	3.54	0.807

〈부록 2〉 요인 간 상관관계 분석 결과

	항만 관심	항만이슈 인지	지역발전 기대	중앙정부 역할	지방정부 역할	학계 전문가	시민 단체	항만물류 기업	지역 언론	개번니스 필요	참여 의사	항만 필요	항만 찬성
항만 관심	1												
항만이슈 인지	.763**	1											
지역발전 기대	.475**	.467**	1										
중앙정부 역할	.142*	.211**	.277**	1									
중앙정부 역할	.169*	.249**	.308**	.923**	1								
지방정부 역할	.331**	.337**	.371**	.187**	.230**	1							
지방정부 역할	.329**	.246**	.321**	.278**	.471**	.471**	1						
학계 전문가	.359**	.373**	.290**	.152*	.304**	.235**	.235**	1					
시민단체	.194**	.189**	0.08	.139*	.168*	.185**	.185**	.266**	1				
항만물류 기업	.240**	.203**	0.09	0.103	0.12	.255**	0.113	.504**	.198**	1			
지역 언론	.207**	.222**	.268**	.248**	.458**	.390**	.366**	.291**	1				
개번니스 필요	.365**	.332**	.233**	0.088	.260**	.254**	0.038	.248**	0.091	1			
참여 의사	.347**	.344**	.198**	0.053	0.093	.199**	0.096	.150*	0.06	.340**	1		
항만 필요	.632**	.620**	.595**	.347**	.492**	.471**	.236**	.310**	.454**	.462**	.385**	1	
항만 찬성	.596**	.604**	.553**	.345**	.503**	.466**	.189**	.277**	.443**	.472**	.362**	.912**	1

\*\* p<.01, \* p<.05

