

이동권을 보장받지 못한 섬의 개수, 73개

주민 이동권 확보 방법



섬 주민에게는 이동권이 삶의 질을 높이는 데 가장 중요한 요소 중 하나입니다. 바다를 극복하고 이동권을 보장할 수 있는 방법에는 크게 5가지가 있어요. 이중 가장 현실적인 방법은 바로 선박입니다. 섬의 규모, 여건과 관계없이 운항이 가능하고 다른 방법에 비해 비용도 저렴하기 때문입니다.

(행정안전부, 2021, <2021 통계조사>)

유인섬 거주 인구 수 819,928명



다리 연결
88개(728,793명)



여객선 운항
207개(77,639명)



도선 운항
82개(11,190명)



행정선 운항
4개(79명)



기타
10개(1,202명)
(간조 시 노두로 이동 등)



해상 교통 사각지대
73개(1,025명)



아직 73곳의 섬 주민은 이동권을 보장 받지 못하고 있는 상황입니다. 안정적인 이동권 확보는 섬 소멸 방지의 첫걸음인 만큼, 한국섬진흥원에서도 제1호 연구과제로 '여객선 공영제 등 섬 교통체계 혁신 방안 연구'를 선정한 바 있습니다.

그 밖의 섬 관련 핫이슈

1. 섬과 도서 중 무엇이 올바른 표현일까요?

2022년 12월 22일 이전에는 도서가 맞는 표현이었지만, 이제는 '섬'이 올바른 표현입니다. 2022년 12월 22일은 우리나라 섬 발전을 위한 법안인 「섬 발전 촉진법」이 개정된 날이에요. 이전에는 「도서 개발 촉진법」이라는 이름을 사용했습니다. 법안에는 다른 개정안도 포함되어 있지만 '도서'에서 '섬'으로, 우리말로 바꾸었다는 점이 가장 크게 개정된 점이라고 할 수 있습니다. 그만큼 섬의 가치가 중요해졌다는 반증이겠죠? 아주 작은 단어 하나 차이라도, 국민 모두가 우리나라 섬을 알게 될 그날까지 섬에 대한 다양한 소식과 이야기를 전해드릴게요.

2. 등록되지 않은 무인섬은 어떻게 관리할까요?

그동안 지리적으로, 또 기술적인 이유로 무인섬의 관리가 소홀했습니다. 관리되지 못했던 미등록 섬을 등록하기 위해 정부 부처 간 협업이 이루어진다는 소식입니다. 국토교통부와 해양수산부가 힘을 합쳐 2,918개의 무인섬을 관리할 계획이라고 합니다. 이 협업의 가장 큰 목적은 무인섬 관리의 실효성을 높이고 미등록 무인섬을 우리나라 토지대장(지적공부)에 등록하기 위함입니다.

(데일리안, 2022. 7. 28, <정부, 미등록 무인섬 관리 협업체계 강화한다>)

3. 연륙·연도교 사업에 양면성이 있다고요?

1969년부터 본격적으로 추진된 연륙·연도교 사업은 2000년대 이후 그 규모가 커졌습니다. 연륙된 섬은 전체 섬의 19.1%로 높은 비율은 아니지만 전체 섬 인구의 88.4%에 영향을 미치는 사회간접자본(Social Overhead Capital, SOC) 사업입니다. 연륙·연도교 사업은 섬 생활 여건을 개선하고, 지역의 동질성을 제고하며 섬 규모의 외연적 확대를 가져오는데다가 관광객 또는 외지인들의 섬 방문을 촉진하는데요. 농수산물물을 비롯하여 다양한 자원을 활용한 상품과 서비스에 대한 수요도 자연스레 증가합니다.

이와 반대로 단점도 있습니다. 연륙교의 건설 이후, 섬 지역은 인구 유출 등으로 인구감소가 더욱 심화되었고 도로 정체, 쓰레기, 범죄, 부동산 투기 등의 사회문제가 발생했습니다. 섬 고유의 문화와 자원적 기능이 상실된다는 점도 있지요. 연륙·연도교 사업은 이러한 양면성을 가지고 있는데요. 대부분의 섬 주민들의 숙원사업인 만큼, 그에 맞는 철저한 점검과 준비가 필요하지 않을까요?

(남도일보, 2022. 7. 31, <고립에서 연결로 변화되는 섬 사회의 준비>)

