

일본의 해양안전시스템에 관한 연구
-관·민협동네트워크를 중심으로-

2022년 1월

해양경찰청

박 설 라

목 차

1. 국외훈련 개요
2. 훈련기관 개요
3. 훈련결과보고서 요약서
4. 국외훈련결과보고서(별첨)

국외훈련 개요

1. 훈련국 : 일본
2. 훈련기관명 : 도시샤대학교대학원 종합정책과학연구과
(同志社大学大学院 総合政策科学研究科)
3. 훈련분야 : 장기일반과정(비영어권)
4. 훈련기간 : 2020. 3. 8. ~ 2022. 3. 7.

훈련기관 개요

□ 기관 개요

- 훈련국 : 일본
- 훈련기관명 : 도시샤대학교(同志社大学)
- 인터넷 웹주소 : <http://doshisha.ac.jp>
- 주소 : 〒602-8580 京都市上京区今出川通烏丸東入

□ 훈련기관 소개

○ 연혁

- 1875년 창립자인 니지마 조(新島 襄, 1843~1890)가 세운 도시샤 에이학교(同志社英学校)가 전신이며, 1912년 ‘전문학교령’, 1920년 ‘대학령’에 따라 대학으로 개설.

- 2021년 4월 현재 14학부, 16연구과, 일본어 및 일본문화교육센터, 유학생별과 등으로 구성되어 있음.

○ 교육목표

‘기독교주의·자유주의·국제주의’라는 3가지 교육이념 하에 개개인이 올바른 양심을 함양하고, 서로 다른 가치관을 수용하고 인정하는 인류의 ‘공존공영’의 정신을 가르치는 것을 목표로 함

1. 높은 윤리관과 풍부한 인간성의 육성
2. 자립·자치정신과 행동력의 육성
3. 평생에 걸쳐 사회에 공헌하는 정신과 행동력의 육성
4. 국제사회에 대응할 수 있는 어학능력과 행동력의 육성
5. 관용정신의 육성

○ 학생수 및 유학생 현황(2020년 5월 현재)

- 학생 : 28,438 명(학부 26,268 명, 대학원 2,170 명)
- 유학생 : 1,298 명(한국 459 명, 중국 516 명, 미국 40 명 등)

○ 대학 캠퍼스 소개

<교토 북부지역 - 이마데가와 교지 4 개 캠퍼스>

- 이마데가와(今出川)캠퍼스 : 도시샤대학의 탄생지로서 총면적은 1만 800 평방미터로, 5개의 건물은 국가중요문화재로 지정되어 있음
- 신마치(新町)캠퍼스 : 에도막부 말기까지 귀족의 근위가의 저택이 있던 자리에 세워졌으며, 현재는 주로 사회학부와 정책학부 수업이 진행되고 있고 학생들의 서클활동의 거점으로 활용되고 있음.
- 카라스마(烏丸)캠퍼스 : 대학원 종합정책과학연구과, 글로벌스터디즈연구과, 글로벌지역문화학부, 국제교육 인스티튜트 등 인문교육의 중심 허브로서 2012년 10월에 개교하였으며, 도시샤대학의 '국제주의'를 상징하고 있음.
- 무로마치(室町)캠퍼스 : 무로마치막부 쇼군의 저택자리에 세워졌으며, 이마데가와와 신마치 캠퍼스 사이에 위치해 있음.
지역사회에도 넓게 개방된 창조적 활동과 세대를 초월한 학술활동의 장으로 활용되고 있음.

<교토 남부지역 - 교타나베 교지 3 개 캠퍼스>

- 교타나베(京田辺)캠퍼스 : 1986년에 개교한 이 캠퍼스는 총면적 79만 제곱미터의 광활한 부지에 핵자기공명장치, 클린룸, 전파암실 등 일본에서는 보기 힘든 실험시설을 갖춘 이공학부동 등을 갖추고 있음.
- 갓켄도시(学研都市)캠퍼스 : 생명과학 및 의공학분야의 새로운 연구거점으로 활용하기 위해 2006년 11월에 개교.
- 타타라(多々羅)캠퍼스 : 유학생 및 연구자를 위한 숙박시설이

있으며, 국제회의나 대학과 지역주민 간의 교류사업과 과외교육 활동에도 사용되는 곳임.

○ 도시샤대학대학원 종합정책과학연구과 소개

- 실무와의 연관성을 기본으로 한 ‘열린 아카데미즘’ 이념에 기반하여, 종합정책과학전공 [전기·후기과정]을 설치. ‘종합성’, ‘학제성’, ‘현지성’이라는 관점에서 세워진 새로운 교육체계에 하에, 전문직업능력의 향상을 목적으로 한 교육·연구체제를 구축함과 동시에 종합정책과학 분야에서 교육·연구를 책임질 인재 육성을 추진하고 있음.

- ‘종합적이고 현지적인’ 관점에서 사회 제문제를 파악하고, 문제해결에 필요한 정책의 분석·평가, 기획·입안, 실시를 담당하기 위한 이론적·실천적인 정책능력 함양을 목표로 하고 있음

- 또한 도시샤대학만의 프로그램인 「지노시오」 프로젝트와 현장주의에 입각한 필드리서치 프로그램은 필드워크를 블렌디한 수업 방법으로, 사회실천을 모색하는 블렌디드 러닝을 통해 각종 정책들이 실제 현장에서 어떻게 활용되고 있으며, 지역민들에게 끼치는 영향력(파급효과)을 분석함으로써 좀 더 현실적이고 실질적인 정책 창출 방안을 모색하고 있음

훈련결과보고서 요약서

성 명	박 설 라	소 속	해양경찰청	
훈 련 국	일 본	훈 련 기간	2020. 3. 8. ~ 2022. 3. 7	
훈 련 기관	도시샤대학교대학원 종합정책과학연구과		보고서 매수	132 매
훈 련 과제	일본의 해양안전시스템에 관한 연구			
보고서 제목	해상안전정책에서의 거버넌스 활성화에 관한 고찰 -관·민협동네트워크를 중심으로-			
내용요약	<p>1. 개요</p> <p>재해의 대형화·복합화·다양화는 기존의 관료제에 기반한 지휘·명령·통제의 방식에서 행정과 민간부문과의 협동에 기반한 네트워크로 기능하는 거버넌스로 패러다임을 전환시켜 왔다.</p> <p>해상에서의 사고 및 재해는 해양이라는 특수성에 의해 많은 장해가 발생하기 때문에 이를 극복하기 위해서는 일반재해보다 민·관협동 네트워크에 의해 기능하는 거버넌스 구축이 보다 절실한 상황이다.</p> <p>그러나 지금까지 한국의 해상안전정책에서의 거버넌스에 대한 연구나 실상은 주로 민·관협동 네트워크의 형성에만 관심이 기울어져 왔다.</p> <p>해상안전정책에서의 진정한 거버넌스의 구축을 위해서는 앞으로 점점 중요성이 높아질 민·관협동 네트워크를 보다 잘 기능시키기 위한 방법에 대해서도 새롭게 논의할 때라고 생각한다.</p> <p>본 연구에서는 해상안전정책에서의 거버넌스를 ‘해상안전의 확보를 위해 행정과 민간부문의 다양한 액터가 협동에</p>			

기반한 네트워크를 구축하고, 그 네트워크를 잘 기능시키는 것'이라고 정의했다.

또한 '민·관협동 네트워크가 목표 실현을 위해 잘 기능하고 있는 상태'를 '거버넌스가 구축되어 있음 또는 활성화되고 있음'을 의미하기로 하였다.

따라서 본 연구는 해상안전정책에서의 거버넌스를 활성화하는 방안을 이끌어내기 위해 거버넌스의 중요한 구성요소인 '민·관협동'과 '네트워크'에 관한 선행연구 검토를 통해 분석요소를 정리하였다. 그 분석요소에 의해 국가와 소관행정기관의 정책실시에 있어서 민·관협동이 어떻게 자리매김하고 있는지 검토하고, 실제 현장에서 기능하고 있는 네트워크에 대해 각각의 분석요소로 분석했다.

본 연구는 일본과 한국의 비교연구는 아니나 일본의 현황을 검토하여 한국에 어떠한 시사점을 가지고 있는지를 이끌어 내기 위해 먼저 한국의 현상을 분석하고 민·관협동 네트워크의 특징 및 과제를 이끌어냈다. 그리고 일본의 현황 분석을 통해 네트워크를 잘 기능시키기 위한 방법을 모색하고자 했다.

특히, 일본의 네트워크 분석에 있어서는 '해상안전의 확보'를 위해 활동하고 있는 현장의 주요 민간단체를 대상으로 질문지에 의한 양케이트 조사를 실시했다.

각 장의 분석결과에 의거, 일본의 현황이 한국에 어떠한 시사점을 주는지, 또한 한국의 해상안전정책에서의 거버넌스 활성화를 위한 방안은 무엇인지를 제언하고자 하였다.

본 연구의 목적은 해양경찰의 해상안전정책에 있어 민·관협동거버넌스의 활성화 방안, 즉 향후 민·관협동 네트워크를 지속적으로 발전시켜 갈 수 있는 방안을 제시함에 있다.

그를 위해 일본의 해상안전정책에서의 거버넌스의 현황, 즉 해상안전정책 내의 민·관협동이 어떻게 규정되어 있으며,

실제 어떠한 민·관협동 네트워크가 구축되어 기능하고 있는지, 그 현황을 분석하였다.

일본은 한신아와지대진해 이후 NPO의 활동이 활발해지면서 복지·보건·방재 등 다양한 정책영역에서 민간섹터의 참가가 활발하게 이루어져 행정과 민간과의 협동네트워크가 정책형성·결정·실시과정에 중요한 역할을 해오고 있다. 또한 지방분권의 추진과 함께 지역특성에 맞는 지역별 정책추진이 진행되는 과정에서 지자체 행정이 거버먼트(government)에서 로컬거버넌스(Local governance)로의 전환이 이루어졌다.

따라서 해상안전정책 영역에서는 실제 어떠한 민·관협동 네트워크가 구축되어 있으며 어떻게 기능하고 있는지를 살펴보고, 그 네트워크가 잘 기능하기 위해 어떻게 관리되고 있는지를 분석하는 것은 우리나라 해상안전정책에서의 민·관협동 네트워크를 진단하고 향후 지속적인 발전방안을 연구하는 데 의의가 있다.

본 연구에서는 특히 네트워크 내의 각 주체 간의 협동관계와 네트워크를 잘 기능시키기 위한 매니지먼트 방법에 대해 살펴보았다. 그 내용에 의거, 한국의 해상안전정책에서의 민·관협동 네트워크의 활성화 방안을 제시하였다.

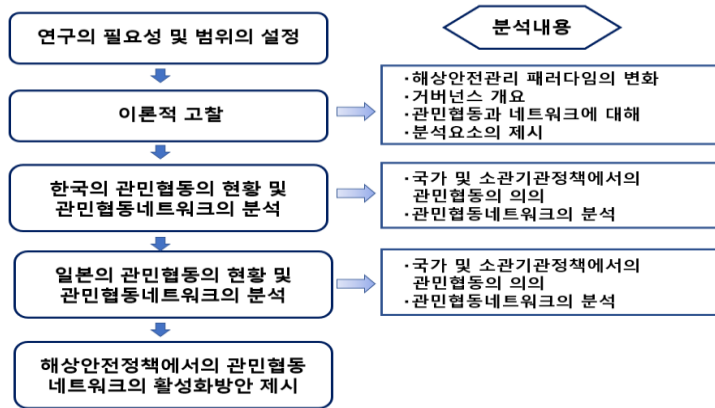
2. 연구의 범위 및 방법

‘해상안전확보’라는 정책의 실시과정에서의 민·관협동네트워크의 현황을 살펴보기 위해 고유 임무로 담당하고 있는 소관행정기관(해상보안청)과 민간부문과의 네트워크를 대상으로 하였다.

또한 일본의 해상안전정책에 관련된 예방과 대응단계에서의 민·관협동 네트워크를 분석함에 있어 ‘민·관협동’과

‘네트워크’라는 2 가지 중요한 구성요소에 착안하여 이론적 검토를 통한 각각의 활성화 요인을 추출했다.

연구 방법은 각 기관 및 단체의 보고서 등 공표자료, 이론적 고찰을 위한 선행연구를 이용한 문헌조사와, 네트워크에 참가하고 있는 민간부문에 대한 앙케이트 조사를 실시했다.



<연구의 흐름>

3. 민·관협동 거버넌스의 활성화 요인에 대한 고찰

해상안전을 둘러싼 환경 및 패러다임의 변화로 해상안전 정책의 실시과정에서도 행정과 민간과의 협동네트워크에 기반한 거버넌스의 구축이 요구되고 있다.

거버넌스는 ‘공공 공간에 존재하는 제문제의 해결을 위해 행정과 민간부문의 다양한 액터가 협동에 기반한 네트워크에 의해 기능하는 것’이라고 할 수 있다.

본 연구인 해상안전정책에서의 거버넌스란, ‘해상안전의 확보를 위해 행정과 민간부문의 다양한 액터가 협동에 기반한 네트워크를 구축하고, 그 네트워크를 활발히 기능시키는 것’이라고 정의한다. 즉 ‘민·관협동 네트워크가 목표 실현을 위해 잘 기능하고 있는 상태’는 ‘거버넌스가 잘 구축되어 있는, 또는 거버넌스가 활성화되어 있음’을 의미한다.

따라서, 행정과 민간과의 협동에 기반한 네트워크를

중심으로, 거버넌스 활성화를 위한 중요한 구성요소로서 ‘민·관협동’과 ‘네트워크’를 들어 두가지 요소에 대한 활성화요인에 대해 살펴보았다.

(1) 민·관협동

해상안전정책에서의 민·관협동은 ‘해상사고나 재해로부터 국민의 생명, 신체 및 재산을 보호한다’는 명확한 목표를 공유하고 있어 다른 정책영역의 실시과정보다 성과의 공유나 구현화는 비교적 용이하다.

그러나 다양한 액터간의 협동인 만큼 서로를 대등한 관계로 인식하고, 상호신뢰관계를 구축하는 것이 무엇보다 중요하다.

따라서 ‘민·관협동’의 활성화요인으로서 ‘목표공유, 관계성, 협동에 대한 인식’ 3가지에 대해 분석하였다.

(2) 네트워크

정부를 포함한 어떠한 액터도 사회문제를 단독으로 해결할 수 없는 현대사회에서 다양하고 복잡한 문제를 해결하기 위해서는 정부에 의한 집권적인 계획·통제가 아니라, 정부와 다양한 사회액터간의 수평적인 네트워크에 의한 상호작용과 자발적인 협력이 중요하다.

해상안전정책에서 민·관협동 네트워크가 잘 기능하기 위해서는 참가 액터로부터의 자발적인 협력을 적시에 적절하게 얻는 것이다.

해상안전정책은 해상사고나 재해 발생이전과 이후라는 예방과 대응단계에서의 업무의 성격이 달라지기 때문에 네트워크의 구조 및 운영방법도 달라진다.

예방단계에서의 네트워크는 네트워크내의 액터들의 특징을 존중하고, 신뢰에 기반한 협동관계를 형성하는 것이 중요하다. 즉 각 주체별 특성을 충분히 발휘할 수 있는 환경의 정비, 상호신뢰 향상을 위한 커뮤니케이션의 장을 만드는

것이 중요하다.

대응단계에서의 네트워크는 상황의 긴급성·중대성으로 인해 신속하고 정확한 대응이 요구되므로, 각 주체의 특성에 기반한 각각의 역할분담을 명확히 하고, 네트워크 내에 일정한 질서나 규칙이 필요하다. 그러한 구조를 미리 정비하여 주체간의 협동성을 높이기 위한 정보공유나 합동훈련 등 평소의 매니지먼트가 필요하다.

따라서 네트워크 활성화요인으로는, ‘신뢰관계의 구축(커뮤니케이션의 방법 및 빈도, 정보공유의 방법 및 빈도), 협동성 향상(인센티브의 설정, 교육 및 합동훈련의 실시), 네트워크 관리자의 존재’에 대해 분석하였다.

(3) 분석순서 및 분석요소

해상안전정책의 실시과정에서의 행정과 민간과의 협동에 대해 국가의 법률에서는 어떻게 규정하고 있고, 정책을 실시하는 소관행정기관에서는 민간과의 협동을 어떻게 제도화 또는 실시하고 있는지를 검토했다. 그리고 실제 현장레벨에서는 어떠한 네트워크가 구축되어 기능하는지를 분석했다.

구체적인 네트워크 분석 순서는 다음과 같다.

첫째, 네트워크의 기본적인 특징, 즉 참가액터의 특징으로써 액터의 보유자원, 목표, 참가기간을 살펴보고, 구조적인 특징으로써 네트워크의 개방성, 액터의 참가단위에 대해 살펴보았다.

둘째, 민·관협동에서의 상호관계를 중심으로 목표공유, 관계성, 협동에 대한 인식을 조사했다.

셋째, 네트워크를 잘 기능시키기 위해서 매니지먼트되고 있는지, 어떠한 방법으로 매니지먼트되고 있는지를 살펴보았다. 분석요소으로써, 신뢰관계 구축을 위한 방법(커뮤니케이션의 빈도 및 방법, 정보공유의 방법 및 정도), 협동성 향상

방법(인센티브의 설정, 교육 및 합동훈련의 실시), 관리자(매니저)의 존재이다.

4. 한국의 해상안전정책에서의 민·관협동거버넌스의 현황

(1) 민·관협동 네트워크의 특징 및 과제

첫째, 네트워크의 형성이 촉진되는 계기가 법률 및 제도에 있다. 그로 인해 네트워크의 형성 자체가 행정의 주도로 이루어지며, 행정은 네트워크 내에서 중심적인 역할을 수행한다. 이는 네트워크 활동에 정당성을 부여한다는 의미에서 중요하지만, 법률이나 제도 밖에 존재하는 다양한 민간부문에 대해서도 자율적인 활동을 존중하고 상호신뢰관계를 구축함으로써 결과적으로 해상안전확보로 이어질 수 있는 환경정비를 추진할 필요가 있다.

둘째, 민·관협동 네트워크가 해난구조라는 대응단계에 치중되어 왔다. 예방단계에 있어서도 지역주민이나 해양레저와 관련된 다양한 민간단체를 포함하여 자발적인 네트워크가 형성될 수 있도록 촉진자의 역할을 할 필요가 있다. 그를 위해서는 현장의 목소리를 들을 수 있는 커뮤니케이션의 장을 적극적으로 마련하여 다양한 의견을 정책에 반영할 수 있도록 해야 한다.

셋째, 네트워크에 참가하는 민간액터의 자발적인 참여를 유도하기 위해 행정의 일방적인 업무추진이 아닌 액터간의 협동성을 향상시키기 위한 방안을 강구할 필요가 있다.

넷째, 네트워크 매니지먼트 측면에서, 자원의 관리나 형식적인 프로그램 운영에 그치고 있다. 민·관협동 네트워크의 구조가 실제 활동이나 결과창출과 어떤 관련성이 있는지 등의 평가를 통해 발전방안을 모색해 나갈 필요가 있다.

5. 일본 해상안전정책에서의 민·관협동 거버넌스의 현황

(1) 국가 및 소관행정기관 정책상의 민·관협동의 특징

첫째, 예방활동에 관련된 다양한 민간단체가 존재하며, 행정의 주도로 만들어진 것이 아니라 자발적으로 발족하여 자발적인 활동을 전개하고 있다.

둘째, 민간부문과 행정의 협동은 일부 해상보안청에서 제도화하여 운영하고 있는 것을 제외하고는 법률 등으로 규정된 것은 아니다. 이는 민간부문의 평균 30년을 넘는 오랜 활동 중에 행정의 정책목표와 일치하는 문제를 해결하기 위해 상호 협동관계가 자연적으로 생성된 것이다.

셋째, 민간부문은 불런티어의 참가로 구성되는 개방적인 구조를 가지고 있으며, 전국에 지방네트워크를 구축하여 체계적인 시스템으로 운영되고 있다.

(2) 민·관협동 네트워크의 특징

네트워크에 참가하고 있는 민간부문의 주체를 대상으로 한 앙케이트 조사결과에 근거, 민·관협동에서의 관계성 및 네트워크 매니지먼트의 방법 등 분석요소를 가지고 민·관협동 네트워크의 특징에 대해 분석하였다.

첫째, ‘해상안전의 확보’라는 공통목표를 위해 각각의 전문성을 가지고 주체적으로 활동하는 가운데 자연스럽게 형성된 네트워크로, 법제도에 의해 제도화된 네트워크는 아니다. 또한 행정의 계획이나 일방적인 주도가 아닌 협의의 프로세스를 통해 합의가 형성되며 공통의 이해에 기반한 자발적인 연계·협동 구조를 가진다.

둘째, 개방성을 가진 네트워크로, 각 액터는 전국적인 네트워크를 구축하여 체계적인 시스템 하에 커뮤니케이션 및 정보공유 등을 실시하고 있다.

셋째, 해상보안청은 행정으로서 직접개입이나 간섭하는 것이 아니라 민간액터의 전문성을 존중하고, 각 액터의

전문성을 최대한 활용할 수 있는 환경을 정비하고 있다. 또한 네트워크의 보다 나은 활동을 위해 일개 주체로 참가하여 적극적으로 협동함으로써 아웃풋을 창출하고 있다. 수상안전 씨미트의 개최, 해난사고제로캠페인, 라이프자켓 착용캠페인 추진 등 민간부문의 다양한 활동에 참여하여 협동함으로써 활동에 정통성을 부여하고, 국민의 관심을 이끌어내고 있다.

넷째, 해상안전에 관련된 각종 위원회나 협의회, 의견교환회 등 다양한 커뮤니케이션 장을 마련하여 각 액터의 다양한 의견을 정책실시과정에 반영하고 있다. 이러한 협의프로세스를 통해 액터간의 합의형성은 물론 정보공유에 의한 신뢰관계도 구축하고 있다.

다섯째, 민·관을 불문하고 협동하는 활동의 성격에 따라 그에 적합한 액터가 매니저의 역할을 수행하고 있다. 대표적으로 해난발생 방지를 목적으로 하는 ‘전국해난방지강조운동’은 「일본해난방지협회」가 사무국이 되어 실행위원회를 개최하고 ‘해난사고제로캠페인’을 전국적으로 전개하고 있다.

(3) 민·관협동 네트워크 내의 해상보안청의 역할

첫째, 해상안전을 위한 다양한 정보나 지식을 전문가 이외에게도 알기 쉽게 전달하는 퍼실리테이터로서의 기능을 하고 있다.(해상안전강습회 및 합동훈련 등의 지도)

둘째, 지역주민이 가지고 있는 바다에 대한 경험이나 노하우 등을 살리기 위해 액터를 선택적으로 활성화시키고 있다.

(해상안전지도원의 지정 등)

셋째, 네트워크 내의 민간부문과의 의견교환회, 협의회 등을 설치, 액터 간의 정보공유는 물론 합의형성 등 상호작용을 촉진하는 기능을 수행하고 있다.

넷째, ‘바다 안전의 창조’나 민간과의 ‘공조’라는 기조를 적극적으로 수용한 국가의 해상안전정책에 따라, 민간 액터와의 협동에 의한 활발한 민간활동이 지역의 안전확보는

물론 결과적으로 지역 활성화라는 공공이익의 실현에 기여하고 있다.

6. 해상안전정책에서의 민·관협동 거버넌스 활성화를 위한 제언

‘해양이 자원의 보고이며, 생활의 기반이며, 물류의 통로로써 국가경제와 국민생활에 많은 영향을 끼치고 있음을 인식하고,(중략), 미래세대에 물려줄 풍요롭고 생명력 넘치는 해양을 만들어 간다’ 이는 「해양수산발전기본법」의 기본이념이다.

국가가 지향하는 해양정책의 궁극적인 목표를 실현하기 위해서는 국가나 지자체의 노력만으로는 해결되지 않는다. 국민 모두가 해양의 혜택을 누리고 있음을 인식하고, 해양에 대한 관심을 높이고 안전하게 즐기고 깨끗하게 보존하기 위한 다양한 노력에 적극적으로 동참해야 한다.

그를 위해서는 먼저 국가의 해양정책에 있어 관련사업자는 물론, 국민전반을 참가 및 협동의 한 주체로 인정하는 법률적 검토가 필요하다. 이는 국민의 해양에 대한 관심을 높이고, 국민의 의견을 정책에 반영할 수 있는 제도마련의 기반이 되고, 국민의 합의를 통한 정책목표의 실현으로도 이어질 것이다.

또한, ‘해상안전의 확보’를 위해서, ‘공조(公助)’에 의존하지 않고, 바다를 이용하고 즐기는 국민 한사람한사람이 스스로 안전의식을 높이는 ‘자조(自助)’노력과 함께, ‘공조(共助)’에 대한 공감이나 실천을 이끌어 낼 수 있는 환경을 만들어야 한다.

해양경찰은 ‘해상안전의 확보’를 주요임무로 하고 있는 소관행정기관으로서, 국가 및 관계기관과 긴밀한 관계를 유지하면서, 동시에 해상안전과 관련된 다양한 민간부문과의

연계·협동관계를 보다 강화시켜 나가야 한다.

현재 관련법률에 기반하여 협동하고 있는 액터 이외의 해상안전 및 해양레저와 관련된 다양한 민간단체를 해상안전의 울타리 안으로 편입하여 보다 많은 민간부문과의 협동을 추진하고 다양한 의견을 정책에 반영할 수 있는 환경을 정비할 필요가 있다.

해양경찰이 대표적 정책으로 추진하고 있는 ‘민·관협동 거버넌스의 활성화’를 위한 구체적인 방안을 다음과 같이 제안하고자 한다.

첫째, 민·관협동에 대한 인식의 개선이다.

대외적으로는 민·관협동에 대한 사회적 공감이나 신뢰를 형성하고, 국민의 관심과 참가를 이끌어내기 위해, 민간부문의 시점에서 민간과의 협동이 사회에 어떠한 기여를 하고 있는지 등 의의를 명백히 할 필요가 있다. 이는 민간부문의 자부심을 높이고, 민·관협동의 중요성에 대한 국민의 인식 개선에 영향을 끼칠 수 있다.

대내적으로는 협동네트워크의 한 주체인 해양경찰 조직내부에서의 의식변화도 선행되어야 한다. 민·관협동에 대한 진정한 이해를 통해 필요성과 중요성에 대해 공감하는 문화를 만들어야 한다. 그리고 실제 현장에서 민간부문의 역할을 존중하고, 대등한 관계로 협동함을 분명히 인식할 수 있게 할 필요가 있다.

둘째, 유연한 제도마련이 필요하다.

민간부문의 실질적이고 유효성 있는 활동을 보증하기 위해서는 민·관협동의 내용이나 절차에 있어 민간의 특성을 고려한 유연한 구조를 취할 필요가 있다.

셋째, 커뮤니케이션을 통한 신뢰관계의 구축이다.

행정의 일방적이 업무추진이나 행정의 필요에 의한 협동이 아니라, 일상적인 커뮤니케이션을 통한 상호 교류나 지식의

교환 등의 장을 적극적으로 만들어 가야 한다.

넷째, 정보공유의 활성화이다.

해상사고나 재해를 예방하고 대응하기 위해서는 관련정보를 적시에 신속하게 제공하고 공유하는 것이 매우 중요하다. 따라서 전국적인 네트워크를 지닌 ‘한국해양구조협회’와 개인 불런티어에 대해 정보를 신속하게 공유할 수 있는 별도의 채널을 만들어 상시 운영하여야 한다. 또한, 민간부문과의 다양한 의견 및 정보교환을 통한 새로운 지식과 정보를 창출하고, 수집된 정보를 잘 정리하여 국민이 활용할 수 있는 정보로 제공하는 시스템도 활성화시켜야 한다.

다섯째, 협동성을 향상하기 위한 교육 및 합동훈련의 실시이다.

현재 실시하고 있는 교육이나 합동훈련이 상호간의 이해를 도모하고 협동성을 향상하는 기능을 하고 있는지 점검하고, 협동에 대한 상호 인식과 역할 분담 등 네트워크가 활발히 기능할 수 있는 장으로 만들어야 한다.

여섯째, 재원확보의 다양화 노력이 필요하다.

이는 인센티브 설정과도 관련이 있는 것으로, 향후 민간부문과의 협동네트워크의 확장을 고려할 때, 정부로부터의 예산 확보 이외에도, 일본의 「일본재단」과 같은 공공재원을 보조하는 민간섹터의 기금을 창설하여, 민간부문의 활동을 지원할 필요가 있다.

또한, 「일본수난구제회」 등과 같이 개인기부의 장려를 통한 자금조달도 하나의 방법이다. 그를 위해서는 행정이 민간부문과의 협동에 의한 성과를 국민에게 홍보하고, 민간기업 등 국민으로부터 폭넓은 지지를 이끌어 내도록 노력해야 할 것이다.

일곱째, 해양경찰청에 민·관협동을 담당하는 부서를 설치하는 것이다.

해양경찰의 주요 임무 중 민간부문과의 연계협동은 해상안전 이외에도 다양한 분야로 확장되고 있다. 때문에 민간부문과의 협동에 대한 인식의 개선, 액터간의 관계성의 적절한 관리, 민·관협동 네트워크의 기능점검, 협동의 성과에 대한 객관적인 평가 등을 통한 네트워크의 개선이나 지속성을 높이기 위한 구조를 만들어 나가야 한다.

그를 위해 협동에 대한 깊은 인식과 경험을 지닌 직원으로 구성된 담당부서를 설치하여 네트워크가 잘 기능해갈 수 있는 매니지먼트를 할 필요가 있다.

마지막으로, 지역사회 활성화에 기여하는 것이다.

해상안전정책에서의 민·관협동 거버넌스의 활성화가 궁극적으로는 안전하게 살 수 있는 지역을 만들고, 지역사회의 활성화에도 기여할 수 있도록 추진되어야 한다. 또한 포괄적인 지역네트워크에 적극 참가하여 관련기관이나 민간부문과의 실질적인 커뮤니케이션을 통해 지역사회 활성화를 위해 협동해 나가야 한다.

그러한 노력을 거듭해 나가야 지역에 없어서는 안 될 존재가 되고, 국민에게 진정한 지지도 얻을 수 있으며, 국민과의 튼튼한 협동의 그물망을 엮어 나갈 수 있을 것이다.