

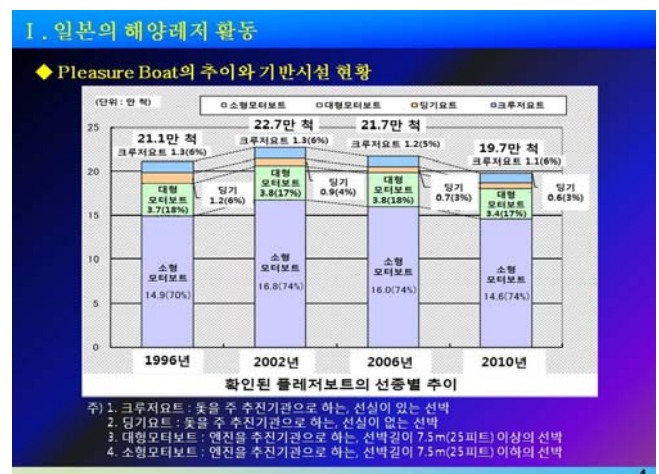
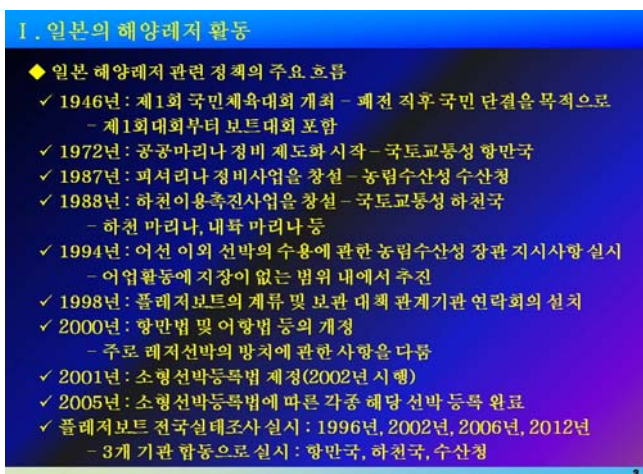
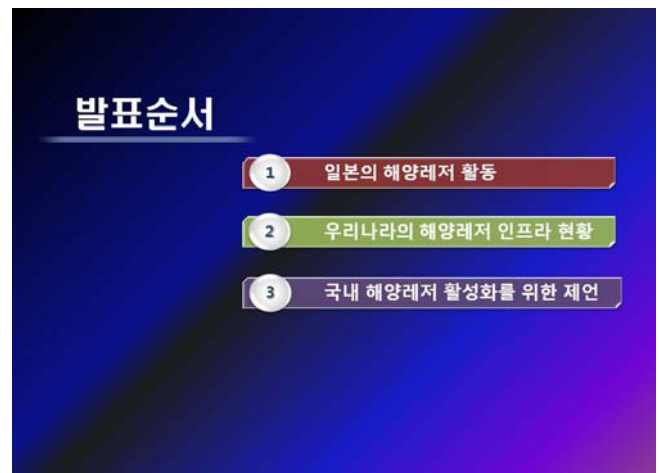
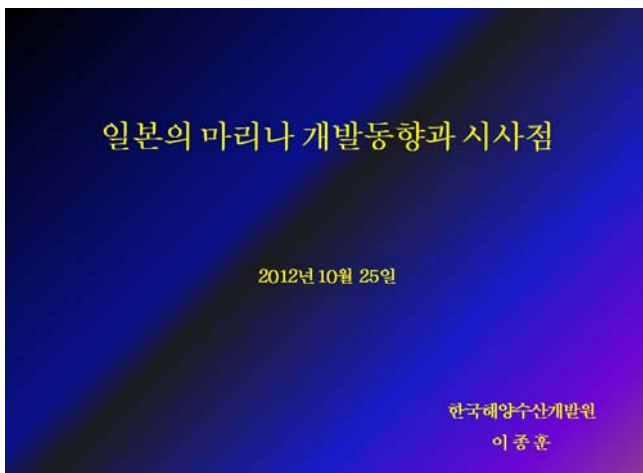
# 일본의 마리나 개발동향과 시사점

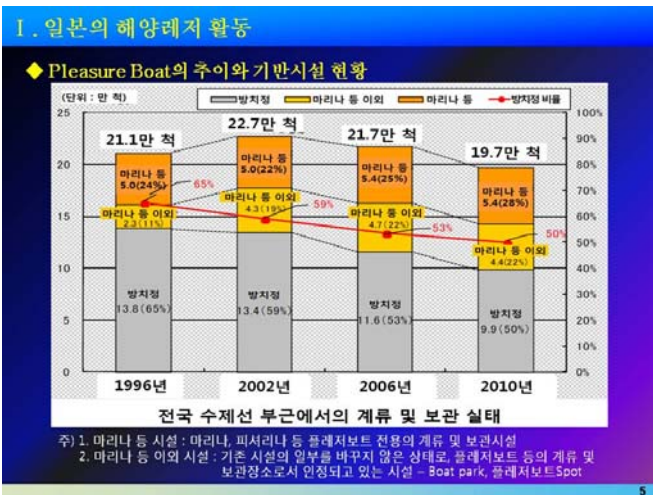
이 중 훈

한국해양수산개발원 해양연구본부 해양산업·관광연구실 부연구위원

요 약 : 해양레저보트와 마리나에 대한 관심이 몇 년 전부터 급증하고 있고 이에 따라 마리나항만 기본계획까지 수립되어 있으나, 사업비 마련이 용이하지 않아서 계획대로 추진이 되지 않고 있다. 우리나라 보다 일찍 해양레저활동을 시작한 일본의 레저선박 인프라 현황과 규모 그리고 관련 정책과 제도 등에 대한 흐름을 파악하고자 한다. 이를 바탕으로 일본 내 레저선박으로 인한 문제점을 파악하고 앞으로 해양레저 활성화를 위해서는 어떤 점이 필요한지를 생각해 보고자 한다.

핵심용어 : 마리나, 피셔리나, 해양레저활동





### I. 일본의 해양레저 활동

- ◆ 일본 내 마리나와 피서리나 등 보트 보관시설: 2010년 말 현재
  - ✓ 총 730개소, 총 84,000척(수면 33,400척, 육상 50,600척)
  - ✓ 마리나 + 피서리나 : 539개소(공공 125, 민간 414)
    - 수면수용능력: 약 19,700척, 육상수용능력: 약 48,000척
  - ✓ Boat park + Pleasure boat spot: 155개소 - 모두 공공으로 운영
    - 수면: 약 12,600척, 육상: 약 2,000척
- ✓ 플레저보트 약 19.7만 척: 허가정(등록)과 방치정이 각각 50%를 점유
- ✓ 마리나와 피서리나의 수용능력은 약 83,800척으로 2010년 기준으로 약 54,400척 정도가 이용하고 있어서 약 35% 정도의 수용여력이 있음

### I. 일본의 해양레저 활동

- ◆ 일본 내 방치정 발생 주요 원인
  - ✓ 고령화로 인한 경제적, 체력적 부담 가중
    - 1980년 대부터 레저선박이 지속적으로 증가하였으나, 당시 소유주들이 이미 고령화에 접어들었음
    - 최근 들어 방치정 비율이 꾸준히 감소 중이나, 폐선처리에 따른 비용 그리고 복잡한 절차는 방치정 문제 해소에 장애가 되고 있음
    - 환경오염(FRP선체, 잔류오일 등), 미관저해 등 악영향이 심각함
      - : 각 지자체마다 꾸준히해 대책을 수립하지만, 효과는 미미함

### I. 일본의 해양레저 활동

- ◆ 일본의 Pleasure boat 관련 주요 정책
  - ✓ 공공 플레저보트 계류시설에 대한 예산 책정 중단
    - 약 10여 년 전까지도 縣단위, 市단위로 "국민체육대회" 필수시설인 마리나 또는 요트계류시설을 경쟁적으로 건설하였음: 정치적 공약
    - 최근에는 새로이 개발하는 공공 인프라는 없으며, 공익적 성격이 짙고 계류비가 저렴한 Boat park와 Pleasure boat spot에 대한 최소한의 예산만을 책정하고 있음
  - ✓ 적극적인 指定管理者制度 도입 장려
    - 2003년 지방자치법 개정에 따른 공공시설 관리의 효율적 운용을 위하여
    - 주요 대상: 주차장, 공연장, 전시장, 각종 운동시설 등
    - 위탁료의 지급: 인건비, 광열비, 상하수도비, 수신비, 보험료 등
    - 지정관리자에 대한 인센티브 부여: 시설사용료 징수권 등

### I. 일본의 해양레저 활동

- ◆ 일본의 Pleasure boat 관련 주요 정책
  - ✓ 優良마리나제도의 시행
    - (사)일본마리나비치협회에서 시행하는 인증제
      - : 3단계 인증 - 블루, 실버, 골드
    - 평가요소: 이용성, 안전성, 환경보전 및 경관배려 정도
    - 지역사회에 대한 공헌, 해양인식 확산과 계몽이라는 역할 수행 정도 등
  - ✓ 마리나 시설자금의 융자 및 알선제도
    - 마리나를 희망하는 개인 또는 단체를 대상으로 함
    - 마리나 정비에 소요되는 자금과 일반운전자금을 최고 15년까지 장기 저리로 융자할 수 있도록 알선
    - 일본제단에서 직접 사업 희망자에게 자금을 지원하는 방식이 아니라, 재단에서 은행에 자금을 신청하고 은행을 이를 담보로 사업자에게 대출하는 방식

### I. 일본의 해양레저 활동

- ◆ 일본의 Pleasure boat 관련 주요 정책
  - ✓ Boat rental 제도 - 사례 검토
    - 야마하 모터스 Marine 사업부에서 2006년부터 사업 시작
    - 회원수: 2007년 11,300명 → 2011년 15,000명
    - "Sea Style" 이란 명칭으로
    - 호화 Cruise 보트, Fishing 보트, 수상스키용 보트는 물론 수상오토바이(Water Jet)와 쾌속형 스포츠 보트까지 약 20여 종을 렌트
    - 인회비 21,000엔, 월회비 3,150엔, 이용요금 4,000엔~(3시간 기준)
    - 보트 소유자도 2,000명 이상 (: 자기보트에 식상, 타기종에 대한 호기심)
    - 북해도~오끼나와에 이르는 전국 140여 개소에서 실시(내륙 호수 포함)
      - : 야마하 - 회원의 모집/관리, 마리나의 운영지도
      - : 마리나 - 보트소유(야마하 제품), 마리나관리 운영 등

### I. 일본의 해양레저 활동

- ◆ 시사점
  - ✓ 일본 전국적인 플레저보트 척수는 매우 완만한 감소세
    - 주요 원인 : 고령화, 장기불황 그리고 특히 다양한 놀거리 출현
  - ✓ 민간 마인드를 도입한 지정관리자제도의 확산
    - 공공 마리나와 피서리나에 대한 지역 체제 포기
    - 과거 공무원이 수행하던 업무를 민간에 이양
    - 이를 통한 예산 절감 효과 기대 : 높은 공무원의 인건비 등
  - ✓ 보다 저렴한 기반시설의 개발, 보급
    - Boat park, Pleasure boat spot : 방치정 문제 해소와 연계 추진

### II. 우리나라의 해양레저 인프라 현황

- ◆ 국내 마리나 현황 및 레저보트 추이 : 2012년 6월 현재
  - ✓ 운영 중 : 18개소 - 해상 1,020척 / 육상 587척
  - ✓ 개발 또는 계획 추진 중 : 9개소 - 해상 502척 / 육상 50척
  - ✓ 제1차 마리나행만(2010~2019년) 기본계획 상 고시내용
    - 총 개발규모 5,601척(해상 3,122척 / 육상 2,479척)
  - ✓ 이후 변경고시로 서울마리나와 덕적도마리나가 추가되었으나, 전체적인 개발규모로 볼 때, 큰 변화는 없음
  - ✓ 목표연도인 2019년 내에 모든 계류시설이 완공되어도
    - 현재 일본의 약 6.7% (수면 9.3%, 육상 4.9%) 정도임
  - ✓ 2012년 2월 현재 레저보트는 선대기와 선외기를 합하여 약 6,800척 정도로 추정되는데, 이 가운데 약 60%가 6m 미만으로 추산됨
  - ✓ 동력요트는 약 240척 정도로 추산되고 있음

### II. 우리나라의 해양레저 인프라 현황

- ◆ 국내 해양레저 인프라 구축상의 문제점
  - ✓ 지역적 안배를 고려한 지정
  - ✓ 지역 특성과 여건을 충분히 고려하지 않고, 기본계획 고시 상에 개발규모를 명시
    - 유연성 있는 추진에 결정적 장애
  - ✓ 개발사업 시행자가 중앙정부가 아니므로 지역별 완공시기 예측이 불가능함
    - 특히 항만시설과 달리 방파제 등 기본시설 마련에 대한 시행주체가 불투명함
  - ✓ 개발사업 추진 전후로 어업인과 지속적인 마찰이 예상됨
    - 전 연안에 걸친 어장으로 인하여 공사 진행에 따른 피해보상 요구 예상

### III. 국내 해양레저 활성화를 위한 제언

- 기존시설의 적극적인 활용으로 해양레저 인프라 구축을 조속히 실현
  - 빠른 시간 내에 인프라 구축 가능, 비교적 적은 사업비
  - 연안지역에 새로운 활력을 일으키는 계기
  - 어항 그리고 항만 내 어항구역 : 어선의 지속적인 감소 추세
    - : 증가하는 유휴부지에 대한 활용방안 필요
  - 국토해양부, 농림수산식품부, 기획재정부 등 유관 부처의 협력 필요
    - : 일본 : 국토교통성과 농림수산성의 협력
- 민간투자자에 대한 폭 넓은 인센티브 제공
  - 램프보트사업권, 선박대출업무, 낚시대회개좌, 손해보험대리점업무, 보트/요트 시승체험, 간이수리 및 유지보수업무 등

### III. 국내 해양레저 활성화를 위한 제언

- 권역별로 少數의 대형마리나 건설 추진
  - 파랑, 수심 조건 등 자연조건을 충분히 고려
  - 해역별 또는 광역시도별 등으로 광역적 접근
  - 관광측면에서 높은 집객력과 충분한 배후시장을 확보한 지역을 대상
  - 진정한 사전적 의미에서 숙박시설, 레스토랑, 쇼핑센터 등은 물론 피항 기능까지도 수행할 수 있도록 개발
  - 일본과 중국 등 외국의 요트와 보트도 기항 가능하도록 지원시설 도입
    - : CIQ (Customs, Immigration, Quarantine) 포함
  - 동북아, 아시아 나아가서는 세계 수준의 요트대회 개최
- 레저 선박과 기반시설 등에 대한 보험상품 개발, 판매 장려
  - 사고 위험성이 차량 보다 높고 고가의 선박이 많기 때문에 보험가입율이 낮고, 가입 자체에 어려움이 많음
    - : 일본에서도 예전에는 가입에 어려움이 있었으나, 어선어업의 쇠퇴로 일반 레저보트를 취급하게 되었음. 마리나 내 계류시설(폰톤)과 클러하우스 등도 보험가입이 가능함 (방파시설이 완비한 경우에만)