

마리나 계획 <1>

김 남 형 / 제주대학교 교수

해양성 레크리에이션 활동은 최근에 활발한 경향을 보이고 있으며 이와 같은 경향은 프레저보트의 증대라는 형태로도 현저하게 나타나고 있다. 해수욕, 개펄 조개잡이 등의 대중적인 활동에 더하여 프레저보트를 매체로 한 행동적인 해양성 레크리에이션 활동도 활발해져 전국 각지에 마리나(요트, 모터보트의 정박지)나 요트 항구가 오픈되었다.

그렇지만 일본에서는 프레저보트 활동 기지가 되는 마리나 정비 역사가 짧아 그 계획에 있어서는 극히 제한된 자료나 문헌에 기초하고 있다. 그 때문에 다양화, 대중화하는 시대의 추세 가운데 종래 마리나 계획과는 다른 관점에서 검토를 요하는 문제도 많아지고 있다.

그래서 본 장에서는 마리나의 현황·과제를 정리하고 마리나의 계획책정에 있어서 고려해야 할 사항, 더욱이 원단위

(原單位) 등에 대해 가능한 한 알기 쉽게 해설했다. 다만 그 방법에 대해서는 확립화하는 것에 어울리지 않은 부분도 있기 때문에 계획시 하나의 고려 방식으로서 제시한다.

1. 마리나의 개설

(1) 마리나란

마리나란 라틴어의 “해변의 산책길”에서 유래하고 있다. 1928년에 미국의 전국 엔진보트 제조업협회가 온갖 종류의 오락용 보트류를 위한 계류 시설, 수역시설 및 이것들에 관련된 여러 가지 서비스 시설을 갖춘 일종의 항만 시설에 대해 이 용어를 사용했다. 그 후 이런 종류의 시설을 총칭하는 것으로서 일반화 되었다. 또 Someya에 의하면 마리나는 프레저보트를 계류 보관하기 위한 시설뿐만 아니라 서비스를 제공하기 위한 온갖 시설(호텔,

맨션, 레스토랑 등)을 포함한 폭넓은 개념이라고 하였다.

한편 프레저보트가 보급되어 있는 프랑스에서는 마리나란 해변 오락센터의 의미를 지니고 해양성 레크리에이션의 기지로서 프레저보트의 보관 계류 시설과 함께 레스토랑, 낚시, 산책 시설 외에 호텔 등의 숙박 시설을 포함한 종합적인 레저 시설의 총칭으로서 사용되고 있다. 그러므로 수역·육상의 보관 기본 시설과 필요 최소한의 서비스 시설만으로 구성되어 있는 단순한 프레저보트의 계류 보관시설은 요트항구로 불리우며 이 두 가지 시설은 명확하게 구별되고 있다.

한편 항만법 제39조의 분업 지정이 정해진 임항 지구 중에서 마리나 항구는 「스포츠 또는 레크리에이션에 사용되는 요트, 모터보트, 기타 선박의 편의성에 이바지하는 것을 목적으로 하는 구역」이라고 정의

되어 있다. 또한 전혀 새로운 개념으로 최근 일본에서 탄생한 것으로서 어항 등을 활용한 피셔리너(Fisharina)라고 불리는 어항 이용 조정 시설이 있다. 이것은 피시(Fish: 물고기)와 아리너(Arina: 극장)로 이루어지는 합성어이며 어항에서 유어선이나 유람선이 증가되는 것을 배경으로 이것들을 수용하기 위해 안벽이나 정박지 및 육상 시설을 정비한 것이다. 더욱이 보트 파크 정비사업으로 불리우는 간단한 계류보관 시설의 정비가 새롭게 진행되고 있다. 또한 구미에서는 랜딩이나 보트 베이신(boat basin)이라고 불리는 계류를 위한 안벽이나 잔교 및 선박대기 등 비교적 간단한 시설이 정비되어 있다.

일본에서 마리나라라고 불리는 것은 일부를 제외하고 대부분이 요트항구로 볼 수 있으며 마리나라와 요트항구가 대부분 동의어로 취급되는 것이 현상이다. 또한 앞으로 구별할 필요성이 있으면 프랑스 사례에서의 사고방식이 타당한 정이라고 생각된다.

또한 본 서에서는 프레저보트를 위한 계류 보관시설의 계획과 디자인에 대해서 언급하였으며 현재 일본에 있는 마리나 및 요트항구를 총칭해 “마

리나”로서 다룬다.

(2) 마리나의 역사

일본에 요트가 들어온 것은 1882년경이며 요코하마, 고베나 나가사키 등 외국 무역항에서 거기에 사는 외국인이 클럽을 조직하여 활동한 것이 최초로 간주되고 있다. 이 시기에는 아직 정비된 시설은 없었고 요트의 계류는 항구의 모퉁이나 해안의 후미진 곳이 이용되었다.

1932년에 쇼난 지역과 도쿄 만내의 요트 오너 혹은 클럽, 비와호(湖)의 일본 요트 클럽, 큐슈의 겐카이 요트 클럽 등이 참가하여 일본 요트 협회가 설립되었다. 이해에 제1회 쇼난 요트 레이스가 개최되었고 1936년 베를린 올림픽에 최초로 요트 경기 선수가 참가하였다. 그리고 요트항구로서의 명칭을 사용한 최초의 것이 마우라반도의 하야마항에 만들어졌다. 항구로서의 잔교 등은 없고 항구의 모퉁이에 어선과 함께 요트를 계류시킨 것이다.

1941년 요코하마의 “올림픽 요트 항구”가 일본 최초의 전용 요트항구로 개설되었다. 이 시설은 1940년에 개최 예정이었던 도쿄올림픽의 요트 경기 시설로서 정비될 예정이었지만 결국 올림픽이 중지되어

1942년 오픈되었다. 또한 1946년 제1회 국민체육대회에서도 요트 경기가 개최되었으며, 1948년에는 일본 크루징 클럽이 제일 미국인과 일본인의 동호인들에 의해 발족되었다. 이것이 현재의 (사)일본외양범주협회의 전신이다. 1953년에 신코쿠 국체가 개최되었을 때 처음으로 공공에 의한 요트항구가 카가와현 타카마츠시에 만들어졌다.

1962년에는 제1회 도쿄보트쇼가 개최되었고 이듬해에는 Horie씨가 자신의 손으로 만든 머메이드(mermaid)호에 의해 태평양 단독 횡단에 성공했다. 또 이 무렵에 미우라반도의 아부라츠보만에는 많은 요트가 계류되었으며 인접한 고아지로만에는 본격적인 정박지로서 시보니아요트클럽이 만들어졌다. 1964년에는 아시아에서 최초로 올림픽이 도쿄에서 개최되었으며 요트경기 장소로서 에노시마에 당시 동양 제일의 규모로 쇼난항 요트항구가 공공사업으로서 정비되었다.

1965년에는 배우인 Morishige씨가 개인적으로 사시마 마리나를 개설했다. 이 무렵부터 마리나는 보관을 위한 기본 시설에 덧붙여 호텔, 레스토랑 등의 서비스 시설도 갖추기 시

작했다. 그리고 1970년경부터 75년에 걸쳐서 전국적으로 마리아 건설이 진행되어 200군데의 마리아가 신설되었다.

또 운수성의 외곽단체로서 (사)일본마리아협회(현재의 (사)일본마리아·비치협회)를 설립한 것도 이 시기이며 이 무렵 각 부처에서는 경쟁적으로 해양 레크리에이션의 개발을 구상하기 시작하였고 지방자치 단체나 민간 기업도 각종의 개발 사업에서 맹렬하게 경쟁하였다. 그러나 오일쇼크 후에는 자연 환경 보호 문제가 제기되고 공유수면 매립법 개정 등도 있어서 마리아는 공공에 의해 국민체육대회를 위한 개발 준비에 머무르게 되었다.

1988년에는 이른바 리조트법이 제정되어 리조트붐이 도래하였으며 동법의 지정을 받은 지역에서는 콘도미니엄이나 호텔과 병설된 마리아 계획이 수없이 제안되었다. 그러나 버블경제의 붕괴와 함께 계획은 중지되거나 축소가 두드러져 사회정세의 급격한 변화를 민감하게 받게 되었다.

한편 80년대 후반에 해양성 레크리에이션의 붐은 요트나 모터보트의 오너를 해마다 증가시켰다. 이것에 따라 수요측면에서 항만·해안·하천 등에서

의 불법계류정의 문제가 생기게 되었고 공급측면에서는 도시에 근접한 유휴 수면의 유효활용이 과제가 되었으며 다시 마리아의 건설이 주목받게 되었다. 그 때문에 관계부처에서도 마리아 정비 사업화를 추진하게 되었다.

(3) 프레저보트의 활동

a. 프레저보트의 종류

마리아에 보관하는 프레저보트란 일반적으로 행동적인 해양성 레크리에이션 활동에 사용되는 소형배의 총칭으로서 사용되고 있다. 또 그 추진 기관 및 배의 형상으로부터 엔진 부착과 세일 보트로 대별된다.

b. 프레저보트의 활동

프레저보트는 선박종류에 따라 다르지만 크루징, 레이스, 낚시 등이 주요 이용 목적이 되고 있다. 또한 비교적 대형의 선박은 하우스 보트로서도 이용되고 있으며 스포츠를 지향하는 것부터 바다의 분위기를 즐기는 것까지 그 활동 내용은 여러 가지가 있다.

프레저보트를 사용한 활동 중에서도 최근 특히 각광을 받고 있는 것이 크루징이다. 크루징에는 웨밀리크루징(family cruising)이라는 말에도 있는 것처럼 크루징 그 자체를 즐기

는 것, 여기에 더하여 다이빙, 해수욕, 낚시 등의 목적을 부가시킨 것, 단기간 혹은 장기간에 걸쳐 즐기는 것 등 각각의 활동 목적이나 활동 기간에 따라 여러 가지가 있다.

일본에서는 이즈제도, 세토내해, 고토열도, 난세이제도 등이 크루징의 메카가 되고 있다. 이와 같은 장소에서는 다음과 같은 특징이 있다.

① 섬을 순환하는 코스가 호감이 가고 섬 자체가 중요한 경관 자원이 되는 동시에 랜드마크로서 기능하고 있다.

② 사빈 등의 단조로운 해안선보다도 바위가 많은 곳이 변화가 풍부하고 풍광이 아름다운 장소로서 호감이 간다.

③ 크루징 코스를 설정하는 데는 섬의 배치, 섬까지의 시간, 거리 등이 중요한 요소가 된다.

어느 것이나 현재에는 크루징의 기향을 의식하여 마리아를 체계적으로 각지에 배치하여 네트워크화 하고 있지 않기 때문에 마리아의 유무가 크루징 코스 설정을 위한 큰 조건이 되지 않는다. 이용자측에서 보면 자신의 배가 안전하게 정박할 수 있는 장소가 있으면 좋기 때문에 기존의 어항 등에 기항하고 있는 경우가 대단히 많다.

2. 마리나 정비의 현황과 과제

(1) 정박지 정비의 상황

일본에는 현재 433개소(1994년 운수성 조사)의 마리나가 정비되어 있으며 그 중에서 공공 정박지가 46개, 민간 마리나가 387개이다. 그 수용 능력은 100척 미만인 것이 217개로 전체의 약 반수를 차지하고, 500척 이상인 것은 불과 9개로 전체의 2%에 지나지 않아 마리나의 수용 능력은 대부분 소규모로 되어 있다. 또한 계류·보관 방법은 수면계류, 육지보관, 수륙 병설 3가지로 나뉘며 육지보관형이 압도적으로 많다. 또 전국의 마리나 입지 상황을 보면 정온수역이 있는 폐쇄성만에 집중되어 있으며 도쿄만 이남의 사가미만, 이세만, 오사카만, 세토내해에 많고 이것 이외에는 토야마만, 와카사만, 비와호 등에 집중되어 있다.

(2) 마리나 정비의 과제

a. 이용자의 도덕의식

소형 선박 조종면허 취득자수의 추이는 해마다 증가 경향을 나타내고 있다. 이것에 비례하여 해난 사고도 1994년에 최대 건수(구조요청 선박수)를 나타내고 해난의 종류·발생 요

인 등에서 이용자 개인의 부주의에 의한 것이 높은 비율을 나타내고 있다. 이것은 프레저보트 활동이 활발하게 되면 반면 바다에 대한 인식부족이나 초보적인 기술 부족 등에 의해서 생기는 것이라고 할 수 있다. 이와 같은 여러 문제에 대응하기 위해 (사)일본 마리나·비치 협회에서는 매년 안전 관리자 강습회를 개최하여 관리자쪽으로서의 안전 계몽에 노력하고 있으며, 1994년 7월부터 5년마다 해기사 면허 갱신시에 의무화되어 있는 강습을 이용하여 매너의 계발을 실시하고 있다. 그러나 출정하면 각 개인에게 안전 관리가 맡겨지는 프레저보트 활동에서 관리자쪽에서의 지도의 한계도 지적되고 있다. 또한 최근 마리나내의 쓰레기 증대 및 투기 문제나 어업자와의 갈등도 지적되고 있어 이용자 자신의 일반적인 도덕의식 저하를 한탄하는 소리도 들리고 있다.

b. 방치정·불법계류정

일본의 프레저보트 보유척수는 1994년에 약 32만척이 되고 있다. 그 가운데 마리나의 수용 능력은 현재 약 5만척으로 간주되기 때문에에 숫자상으로 보면 수용 능력이 매우 부족하다는 견해가 일반적이다.

1992년에 유어선 등록을 제

외한 프레저보트의 보관·계류 상황을 보면 특히 무허가 계류가 전체의 37%를 차지하고 있는 것이 큰 문제가 되고 있다. 이와 같이 최근에 방치정의 증가는 여러 가지 갈등을 일으키는 원인이 되고 있고 또한 항만, 어항, 하천, 해안 등의 이용·관리에 지장을 초래하고 있기 때문에 수용 시설의 정비가 급선무이다. 프레저보트의 소유자입장에서 볼때 다음과 같은 몇 가지 원인을 지적할 수 있다.

① 마리나의 입지상 문제

마리나의 입지 장소가 교통 조건·시간 거리 등의 면에서 이용자의 요구에 합치하지 않아 될 수 있으면 집 근처의 편리한 곳에 둔다는 것이 보관 장소 선정 기준이 되어버리는 경우이다.

② 마리나의 보관료 문제

단순한 보관업이라 하더라도 고액의 연간 보관료가 실제로 지불되는 셈이며 그 이미지가 고정화되어 보관해도 거의 비용이 들지 않는 방치로 안이하게 되어버리는 경우이다.

③ 항만·어항·하천 등의 이용의 애매함

도로상에 차를 주차하는 것과 같이 프레저보트를 불법 계류하는 것에 대해 특별한 주의나 의식을 갖지 않는 것에 기

인하고 있는 경우이다.

④ 요트나 보트의 이용에 대한 문제

요트나 보트를 자유로운 시간에 이용하고 싶은 의향이 있다. 특히 낚시를 목적으로 한 사람들은 보트 등을 새벽이나 심야의 낚시 시간에 맞춰서 사용하기 때문에 마리나 등에 계류하는 것에 의해 출입시간이 규제되는 것을 꺼려 하천 등에 계류하는 경우가 있다.

이와 같은 방치정을 해소하기 위해서는 후술하는 각종 제도의 시행과 가이드 라인의 정비가 급선무이며 동시에 소유자의 보관 의무에 대한 의식을 높여서 적절한 보관 장소의 정비나 마리나를 이용하는 것에 따르는 효용을 계몽 보급할 필요가 있다.

c. 관계부처의 각종 제도

방치정이나 불법 계류정에 대한 대책으로서 관계부처에서는 적극적인 대책을 실시하고 있다.

운수성에서는 지금까지 "hello my boat 구상(1988년 7월)", "거점 마리나 전국 배치 구상(1988년 9월)" 등을 추진함과 동시에 "해양(Marine) 99 계획(1988년 7월)"을 90년대 말까지 실시하여 프레저보트 보관 기능의 충실을 꾀하기

위한 공공 마리나의 정비를 추진하고 있다. 특히 중요 항만에서 제3섹터나 민간이 마리나 정비를 하는 경우 무이자 대부 제도나 이른바 리조트법에 의한 조성 조치, 은행융자 등에 의한 소형선 거점 종합 정비 사업 등에 의해 민간에서 마리나 정비를 추진토록 하고 있다. 또한 긴급한 대책으로서는 기존 운하나 수로의 정온 수면을 활용한 간단한 계류시설로서 보트 파크를 전국에 정비하려 하고 있다.

또한 (사)일본 마리나·비치 협회와 공동으로 "BAY(Boat Authorized Yard)제도"의 연구에 고심하고 있다. 이것은 수역을 관리하고 있는 지방자치 단체 등이 자연·사회·환경상 지장이 없고 정온하다고 판단한 수역에 대해 프레저보트를 장기간 계류·보관할 수 있음을 지정하는 제도이다. 이 제도에 의해 이러한 수역에서 민간 사업자가 마리나 사업을 용이하게 경영하는 것을 가능하게 하도록 한다.

또한 수산청에서는 1987년부터 새로운 피셔리너 정비사업을 실시하고 있다. 이것은 어항을 해양성 레크리에이션의 장소로서 개방하기 위해 어선과 유어선의 어항이용을 조정하여 어업 진흥과 지역의 활성화

에 기여하기 위한 시설을 정비하는 것이다. 이러한 시설은 1995년 현재 5군데가 개설되어 있고 19군데가 계획중이다.

한편 건설성에서는 하천 이용 추진 사업으로서 하천 정박지의 정비를 진행하고 있다. 이미 4군데가 개설되어 있고 10군데가 사업중 또는 계획, 구상 단계이다.

이와 같이 여러 가지 제도에 의해 프레저보트의 계류·보관 시설이 정비되고 있지만 그위에 방치정·불법 계류정의 해소로 이어지는 현실적인 제도의 시행이 요망된다.

d. 어업자와의 조정

연안해양에서는 동일 해역에서 어업 활동과 프레저보트에 의한 활동이 복잡하게 뒤섞여 있기 때문에 갈등이 발생하기 쉽고 그것을 예방하는 조치로서 마리나와 어업자 사이에 해면 이용을 위한 규칙이 정해지고 공존책을 검토하는 경우가 늘고 있다.㉞