

어항 부지 이용 활성화 방안



황철민
한국어촌어항협회 어항본부장

I. 서론

국민소득 증가 및 주5일 근무제 정착에 따른 여가시간 증대와 도로망 확충으로 인하여 국내관광 수요는 지속적으로 증가하고 있으며 이에 따라 해양관광에 대한 수요도 증가가 예상된다.

실제 국민관광 총량 중 총이동량을 살펴보면 1997년 344,176천명에서 2004년 358,943천명으로 2007년에는 477,372천명으로 확대되고 있음이 확인되었다.

이와 함께 국내여행을 경험한 만15세 이상 국민(2007년 기준) 중 74.3%가 방문지에서 수상·해변활동을 경험한 것으로 조사되었으며, 구체적인 활동으로는 바다경관 관람 84.4%, 해수욕장 31.5%, 바다낚시 8.5%, 유람선 승선 7.6%, 어촌관광 7.4% 순으로 확인되었다¹⁾.

상기 수치는 수상·해변활동 중 단순 바다경관 관람이 대부분으로 해양관광의 중심이 되어야 할 어항이 증가하는 해양관광에 대한 수요를 충분히 충족시켜주지 못하고 있다는 것을 보여주고 있다.

현재의 어항은 수산업 활동에 필수적인 시설임과 동시에 일반 국민들의 해양관광 활동을 제공하는 다목적 이용시설로 인식되고 있으며, 이러한 입장에서 어항이 어업생산 뿐만 아니라 해양관광 수요에 맞춘 새로운 가치를 부여함으로써 해양관광의 중심시설로 자리매김할 수 있는 여건을 갖추고 있다.

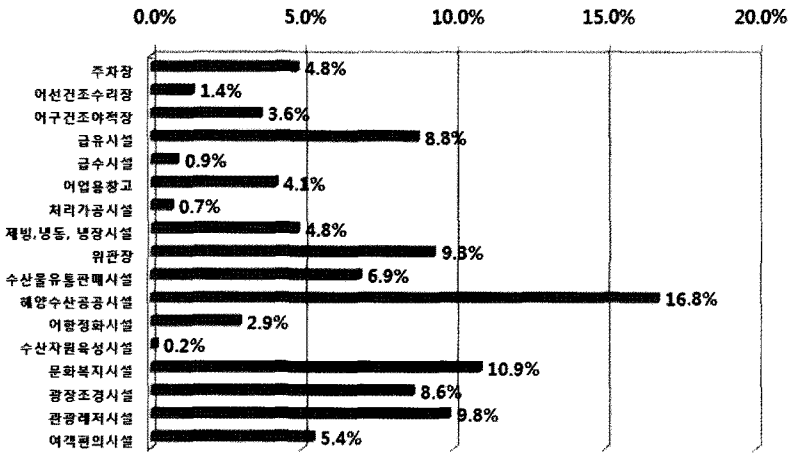
이에 따라 기존 어항의 기능인 어업생산 뿐만 아니라 3차 서비스업(관광산업 포함)을 동시에 수행할 수 있는 지역 경제활동의 핵심시설로서의 역할을 위해 어항 부지 이용 활성화 방안을 모색해 보고자 한다.

II. 국가어항 부지 조성현황

국가어항의 부지는 계획면적 5,922,849㎡중 3,677,693㎡이 조성되어(2007.04 기준) 계획대비 62.1%의 개발율을 보이고 있으며, 시설별 조성 면적을 살펴보면 기능시설 부지 1,746,406㎡(47%), 기본시설 부지 1,062,371㎡(29%),

1) 국민여행실태조사보고서, 한국관광공사, 2008

〈기능 및 편의시설별 현황〉



어항편의시설 부지는 868,951㎡ (24%)이 조성되어 있다.

항별 기능시설 및 편의시설의 시설 현황을 살펴보면 해경지소, 수협 등 해양공공시설이 조성면적 중 16.8%로 가장 많이 차지하고 있으며, 다음으로 어촌계 사무실, 마을회관 등 문화복지 시설이 10.9%를 차지하고 있다.

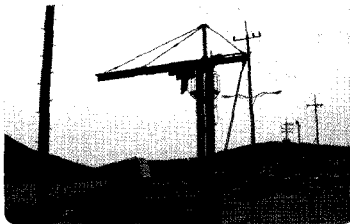
또한 이용 단체로는 수협이 가장 많은 시설(급유시설, 가공시설, 제빙·냉동·냉장시설, 위판장 등)을 어항 부지에 조성하여 이용하고 있다.

III. 이용 실태 및 문제점 조사 분석

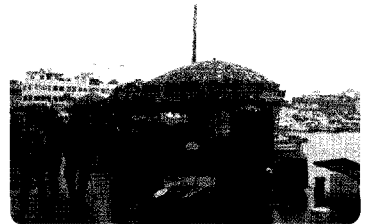
국가어항의 관리청은 어촌어항법 제35조에 따라 광역시장, 특별자치도지사, 시장, 군수로 지정되어 있으나, 관리 인력 및 예산 부족 등으로 인하여 국가어항의 체계적인 유지·관리가 미흡한 실정이다.



폐어구 무단방치



어선 무단 양육 방치



난전의 무단 점유



어구건조야적장→주차장 이용



도로계획부지 장기방치



오물 무단 투기

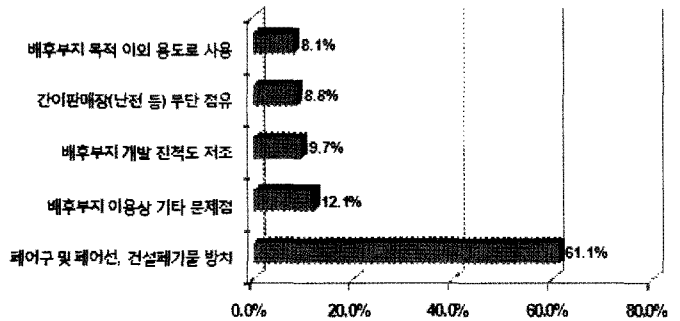
기존에 수립되어 있는 부지 이용계획을 무시하고 지역 주민들의 편익에 따라 무분별하게 사용되어 어항을 이용하는 어민들의 이용 효율성 저하나 어항을 방문하는 관광객들에게 환경저해요인으로 좋지 않은 인식을 제공할 수도 있으나, 지역민의 반발, 민원 등을 우려하여 적극적인 지도·감독이 이루어지지 않고 있다.

또한 어항 부지중 상업적 이용이 가능한 부지는 대부분 수협, 어촌계 등에서 무상으로 사용하고 있는 실정으로 민간투자 기피로 인하여 어항기능 활성화가 부진한 상태이다.

협회에서 지난 1년간(2010.01.01~2010.12.31) 전국 110개 국가어항을 대상으로 어항 부지의 이용상 문제점에 대한 현지조사를 실시하였으며, 조사 결과 다음과 같이 크게 6가지 유형으로 분류할 수 있다.

- 폐어구·어선 및 건설폐기물 등의 무단 방치
- 어선의 무단 양육 방치
- 간이판매장(난전)의 어항부지 무단 점유
- 부지 이용계획 이외의 용도로 무단 활용
- 부지 개발 진척도 저조
- 기타 부지 이용상 문제점(오물 무단 투기 등)

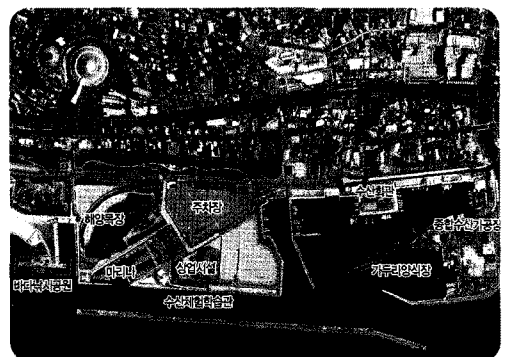
〈어항 배후부지의 이용상 문제점〉



상기 6가지 유형의 문제점 중에서도 폐어구·어선 및 건설폐기물 등의 무단 방치가 전체의 61.1%로 가장 많은 부분을 차지하고 있으며, 그 다음으로 배후부지 이용상 기타 문제점으로 오물 무단 투기 및 방치로 인해 항내 환경저해요인으로 작용하고 있어 어항 부지에 대한 체계적인 관리가 시급한 실정이다.

또한 수협의 경우 어항부지를 무상으로 사용(어촌어항법 시행령 제37조)하고 있으나, 일부 시설의 경우 관리 소홀로 인한 안전문제를 내포하고 있으며, 어항의 환경저해요인으로 작용하는 경우도 있어 이에 대한 대책도 마련하여야 할 것이다.

〈타루미 어항 개발 현황〉



IV. 국내·외 부지 이용 사례

1. 일본 사례

1.1 타루미 어항(고베시)

타루미 어항은 일본의 마리노베이션 정책의 시행과 더불어 정비된 항으로 기능의 다양화와 효율적 공간 배치를 추구하였

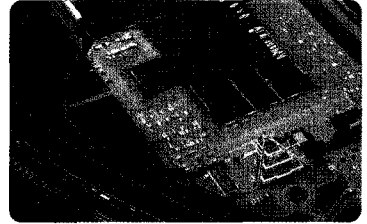
〈이나게 해변공원의 주요시설〉



이나게 인공해변



이나게 기념관



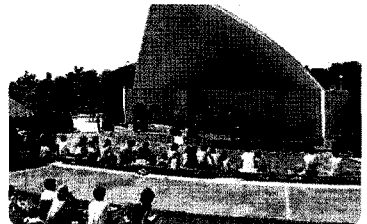
요트하버



꽃 미술관



민간 항공기념관



야외 음악당

으며, 해양성 레크리에이션 개념을 적용하여 어촌·어항의 관광 자원화를 구축함과 더불어 지역 발전을 꾀하도록 잘 정비된 어항이다.

이 항은 기존 어항시설 좌측에 수산물 가공·요리·판매시설 등을 유지하고, 이와는 별도로 수산자원 증대를 위한 종묘생산, 대규모 김양식을 통한 어항·어장·어촌 기반시설 도입으로 어항의 수산 자원기능은 물론 어장관리, 학습 기능을 더불어 강화하고자 하였다. 또한 연안 수변공간에 “마린피아 고베”를 입지시켜 관광기능의 활성화를 도모 하였다.

1. 2 이나계(稻毛) 해변공원(치바시)

치바시에 위치한 이나계 해변공원은 매립으로 인하여 사라진 해안관광자원을 대신하여 건전하고 밝은 해변공원을 시민들에게 돌려주기 위하여 1974년부터 1988년까지 14년간에 걸쳐 조성되었다.

이나계 해변공원의 부지조성은 중앙정부에서, 시설물 조성은 지자체인 치바시에서 실시하였으며, 주요 시설로는 인공해변, 기념관, 요트하버, 꽃 미술관, 야외 음악당, 각종 체육시설 등을 갖추고 있다.

이 공원의 시설은 치바시에서 관리주체로 되어있으나, “치바시 도시공원조례”의 지정관리자제도에 따라 기념관, 야외음악당 등은 “사단법인 치바시 녹색협회”에서, 요트하버 및 각종 체육시설은 “사단법인 치바시 스포츠 진흥재단”에서 각각 위탁·운영을 통해 연간 백만명 이상의 이용자가 방문하고 있으며, 시설물 사용료를 징수하여 시설의 관리 및 유지비용으로 사용하고 있어, 배후시설의 위탁관리에 의한 활성화의 좋은 사례라 할 수 있다.

2. 유럽 사례

1. 1 램스게이트항(영국)

영국의 램스게이트항이 위치한 지역은 영국 최고의 휴양도시 중 하나로서 아름다운 백사장과 함께 다양한 현대적인 편의시설도 잘 갖추어져 있으며, 프랑스나 벨기에로 주말여행을 떠날 수 있는 페리와 유로스타가 운행하고 있어 교통이 매우 잘 발달되어 있다는 장점을 가지고 있다. 따라서 이런 편리한 교통과 경관, 시설여건 등은 여행객의 방문을 증가하게 하는 요인으로 작용, 관광이 발달하게 되었으며 이러한 장점을 마리나 시설을 통해 극대화하였다.

한편, 항의 시설관리에 드는 비용은 현대화된 마리나 시설과 터미널의 운영을 통해 조성된 수익금으로 충당하고 있어, 우리나라 어항개발시 관리운영에 관한 수익모델 개발에 새로운 형태를 제시하고 있다.

1. 2 브레멘항(독일)

독일 남부에 위치한 브레멘항의 특징은 기존 시설을 리모델링하여 사용하는 것으로 수산물 가공장으로 쓰이던 건물은 상가로, 철도 역사를 극장, 아쿠아리움, 스튜디오 등으로 리모델링하여 사용하고 있다.

이러한 리모델링은 기능이 상실된 시설의 활용을 통해 관광 자원화하여 시설의 부가가치를 높인다는 점에서 의의가 크다고 할 것이다.

1. 3 마토시노스 어항(포르투갈)

mato시노스 어항은 수산물의 유통과 관련된 기능이 특화된 어항으로 배후에 수산물 가공시설, 냉동시설 등의 보관 및 기능 시설물들이 잘 정비되어 있다. 포르투갈 어항의 운영 및 관리권은 정부가 경영권을 소유하고 있는 회사 도카페스카(DOCAPESCA)에 귀속되어 있으며 마토시노스 어항도 이 회사에서 관리하고 있다.

또한 경매방식도 경매 시작 전 도카페스카가 사전 수산물 가격동향 및 수량 등을 감안하여 가격을 결정하여 진행되며, 모든 과정이 전산화로 처리되고 있다. 또한 경매가 실행되는 어시장의 환경도 매우 청결하게 관리하고 있어 어항의 운영 및 관리가 매우 효과적으로 이루어지고 있다.

V. 결론 및 제언

우리나라의 어항 정책 패러다임은 1950년대 어항 투자가 시작된 이래 수산업이라는 산업적 관점에서 어항을 수산 기반시설로 인식하여 왔으나, 현재에는 인간의 “삶의 질”이라는 관점에서 어항을 “어촌 또는 지역의 중심공간”으로

인식하고 있다. 즉 어항은 과거 단순기능에 국한되었으나, 현재는 시설이라는 단면적인 관점에서 복합기능과 같이 공간이라는 3차원적으로 변화했다고 할 수 있다.

이러한 변화의 대표적인 사례가 다기능어항 개발로서 수산업 기반시설로서의 기능뿐 아니라 어촌관광, 해양레저, 친수공간 제공 등과 같은 다양한 기능을 고려한 복합적인 개발을 추진하고 있다.

해외의 선진사례를 살펴보면

첫째, 어항의 공간을 효율적으로 배치하고 활용할 뿐만 아니라 각 기능들을 입체적으로 구성함으로써 이용에 대한 활성화를 촉진하였다는데 의의가 크다.

둘째, 어항의 관광기능 강화이다. 일본의 경우 마리나 시설을 어항과 접목하여 해양 레크리에이션을 강화하는 한편 어항의 여유 공간을 낚시터, 체험관, 생태자원 조성터로 활용함으로써 친환경적인 공간으로 재탄생시키고 있다.

셋째, 어항의 효과적인 관리체계 구축이다. 포르투갈의 경우 어항의 운영 관리권이 도카페스카(DOCAPESCA)에 귀속되어 있어 어항을 관리하고 있으며, 일본 이나게 해변공원의 민간단체 위탁 운영에 의한 이용 활성화 촉진 사례 등은 우리나라 어항의 관리운영에 있어 새로운 시사점을 제공한다고 볼 수 있다.

일본과 유럽의 사례를 살펴보면 유럽의 경우 공간 재배치가 완료됨에 따라 공간의 활용에 그 초점이 맞추어져 있으며, 일본은 어항 공간의 재배치와 활용이 복합적으로 이루어지고 있다.

어항은 어업생산 기능을 담당하는 곳이지만 볼거리, 먹거리, 즐길거리 등 거의 모든 해양관광 활동을 수용할 수 있으며, 실제 많은 관광객들이 어촌·어항에서 해양관광 활동을 펼치고 있다.

이러한 어항을 활용한 관광 수요를 더욱 증가시키고 수익성을 높이기 위해서는 전략적 접근이 필요한 시점이다.

그 방향으로서는 어항 이용계획의 재정비와 함께 어항의 운영·관리체계를 일원화하고, 효과적인 관리체계 구축에 따른 민간투자 촉진 및 새로운 수익모델 개발 등을 들 수 있다.

일본은 어항시설의 경우 공공시설로서 지방자치단체가 관리자로 지정되어 있으나, 효율적이고 효과적인 관리운영을 위해 “공공시설 지정관리자 제도(일본 지방자치법 제244조의2 제3항)”를 적극적으로 도입하여 민간단체에 어항 시설의 운영관리를 위탁하고 있다.

우리나라의 경우 지방자치단체의 관리 인력 및 예산 부족 등으로 인해 어항시설의 관리에 어려움을 겪고 있으므로, 지난 한국해양수산개발원에서 개최한 “부가가치 창출을 위한 어항배후부지 효율적 이용 및 관리방안 연구” 보고회(2011.03.04)와 “어항기능 활성화를 위한 워크숍(2011.03.24~03.25)”에서도 논의한 바 있듯이 현재 개발중인 13개 다기능어항에 대해서는 어항 부지의 운영·관리를 외부 전문기관에 위탁하는 방안을 시범적으로 추진할 필요가 있다.

또한, 전문단체에 의한 어항시설의 유지 관리를 통해 어항 배후부지에 대한 민자유치 활성화 기반을 마련하고 체계적인 관리를 통해 어항 기능별 부지 수익모델 창출로 어촌지역 경제 활성화를 도모하여야 한다.

그러나 현재에는 개발과 관리의 경계가 불명확하고, 운영·관리의 외부 전문기관 위탁시 법적 근거가 미비하므로 향후 제도 개선 및 지방자치단체와의 협력 방안 등의 해결책을 모색할 필요가 있다. 