

# 레저용 플로팅건축물 설계를 위한 국내 마리나클럽 현황 및 공간구성에 관한 연구

† 박 성 신

† 국립군산대학교 건축공학과 조교수

## A Study on Present Condition and Spatial Organization of Domestic Marina Club to Design Leisure Floating Architecture

† *Sungsine Pak*

† *Professor, Department of Architecture & Building Engineering, Kunsan National University, Gunsan 573-701, Korea*

**요 약** : 마리나클럽을 중심으로 한 마리나는 앞으로 예상되는 해양관광 및 해양레포츠 수요에 대비한 필수적인 시설이다. 국내 여건을 반영하여 마리나와 마리나클럽은 요트수용 대수를 기준으로 한 규모와 프로그램에 따라 레포츠소형, 복합소형, 레포츠중형, 복합중형, 레포츠대형, 복합대형의 6가지 유형으로 구분할 수 있다. 서울마리나, 아라마리나, 전곡마리나 등 3개의 국내 마리나클럽을 분석한 결과 마리나전용 시설과 상업시설의 공간 비율은 평균 21% : 79% 로 나타났다. 단기적으로는 현재의 공간 구성을 유지하는 방향으로 복합형 마리나클럽 계획이 우선 시 될 것으로 예상되며, 장기적으로는 마리나전용시설 비율이 높은 레포츠형 마리나클럽으로 전환될 것으로 보인다. 또한 플로팅 마리나클럽은 해양관광 및 해양레포츠 체험을 극대화하는 친수공간 확보에 매우 유리하다.

**핵심용어** : 마리나, 마리나클럽, 해양레포츠, 해양관광, 플로팅건축

**Abstract** : Marina and marina clubs are the essential structures to meet increasing marin tourism and marin leisure sports demand. According to the domestic situation, marina and marina clubs are divided into 6 types such as small sports type, small complex type, medium sports type, medium complex type, large sports type, large complex type. As a result of analysis of domestic three marina clubs, averagely marina facilities take 21% and commercial facilities take 79% of total space. In the short term, marina club should be designed focusing on complex program. Marina club will be for long-term transformed into marin leisure sports program. Additionally, it is certain that floating marina club is an architecture to have water-friendly space and to maximize marin tourism and marin leisure sports.

**Key words** : marina, marina club, marin leisure sports, marin tourism, floating architecture

## 1. 서 론

### 1.1 연구의 배경과 목적

최근 사상 처음으로 한국 국적 크루즈가 첫 운항을 시작하며 대중적 크루즈 시대의 도래를 예고했다. 일반적으로 크루즈 여행과 같은 해양관광과 레저로 관광인구 추이가 이동하는 때를 1인당 국민소득 2만 달러 내외의 시기로 보는데, 한국은 2010년 1인당 국민소득 2만 591달러에 진입했다. 2012년 전면 시행되는 초·중·고교의 주5일제 수업도 자연친화적 해양관광 수요 증가요인으로 작용할 것이 예상되고 있다. 국내 크루즈나 요트의 수요급증도 예상되는 시점에서, 그 기반시설인 마리나 및 마리나클럽은 매우 부족하며 시설에 대한 관심조차 희박한 상태이다.

그러므로 본 연구는 마리나항만을 근간으로 그 중심 건축물

인 마리나클럽의 국내 현황과 공간 구성상의 특성을 정리하고, 수해양문화 창출을 위한 플로팅건축물로의 발전 가능성 예측을 목표로 한다. 이를 통해 향후 공간 수요가 예상되는 마리나클럽의 설계를 위한 기초자료를 제공하고자 한다.

### 1.2 연구의 방법과 범위

본 연구는 일차적으로 요트 및 해양 레저관련 선행연구와 2010년 국토해양부에서 발표한 「제1차 마리나항만기본계획」을 토대로 마리나 항만에 대한 기본개념과 개발방향을 고찰한다. 마리나의 중심 건축물인 마리나클럽에 집중하여 법제도적 인 문제, 미성숙된 공간 수요로 인해 해외 레포츠형 마리나클럽과 대별되는 국내 마리나클럽의 현황을 살펴보고 공간 구성의 특징을 도출한다.

요트의 입출항이 가능한 마리나는 국내 다수 분포하고 있으

† 교신저자 : 연회원, sspak@kunsan.ac.kr 063)469-4783

(주) 본 논문은 “레저용 플로팅건축물 설계를 위한 국내 마리나클럽 현황 및 공간구성에 관한 연구”로 “2011년도 추계학술대회에서 중간 발표했던 연구를 발전시켜 정리했습니다.

나, 마리나클럽하우스를 갖춘 곳은 거의 없는 실정이다. 따라서 최근 준공된 여의도 서울마리나, 김포 아라마리나와 계획 중인 화성 전곡마리나 등 3개의 마리나클럽을 공간 구성을 살펴보는 연구의 구체적인 대상으로 한다.

## 2. 마리나의 개념 및 개발방향

### 2.1 마리나의 개념 및 용어 정의

「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」 제2조<sup>1)</sup>에 의거한 마리나의 법률적 정의는 각각 다음과 같다. “마리나항만”이란 마리나선박의 출입 및 보관, 사람의 승선과 하선 등을 위한 시설과 이를 이용하는 자에게 편의를 제공하기 위한 서비스 시설이 갖추어진 곳이다. “마리나항만시설”은 마리나선박의 정박시설 또는 계류장 등 마리나선박의 출입 및 보관, 사람의 승선과 하선 등을 위한 기반시설과 이를 이용하는 자에게 편의를 제공하기 위한 서비스시설을 일컫는다. 항만과 시설의 출발점이 되는 “마리나선박”이란 유람, 스포츠 또는 여가용으로 제공 및 이용하는 선박으로 보트 및 요트<sup>2)</sup>를 포함한다. 「항만 및 어항설계 기준」<sup>3)</sup>에서는 마리나를 plezier보트 (Pleasure Boat)를 계류, 보관하기 위한 수역시설, 외곽시설, 계류시설을 비롯하여 레저선박 이용자에게 편의를 제공하기 위한 시설을 포함하는 항만으로서 클럽하우스, 주차장, 보트야드, 연수시설, 녹지 등을 포함한다고 정의하고 있다.

국내와 유사하게 일본 항만법에서도 마리나는 스포츠 또는 레크리에이션에 사용되는 요트, 모터보트, 기타 선박의 편의성에 이바지하는 것을 목적으로 하는 구역을 일컫는다. 일반 대형 선박이 정박하는 항구와는 대별되는 시설로 요트 및 보트의 계류와 서비스를 지원하는 도크 및 해수역을 가리킨다.<sup>4)</sup>



Fig. 1 Suyoung Marina in Busan

앞서 살펴본 내용을 종합하여, 마리나는 해양관광 및 레포츠용 선박인 요트나 보트의 계류, 보관과 이용자에게 편의를 제공하는 일체의 구역과 서비스시설로, 그 중심시설은 클럽하우스라고 할 수 있다.

### 2.2 해양관광 및 해양레포츠 동향

해양관광은 활동 유형에 따라 요트나 윈드서핑 같은 스포츠형, 해수욕과 갯벌체험 등의 레저형, 크루즈여행이나 어촌

방문 등의 관광형으로 구성되어 있다. Table 1의 2006년 해양수산부 「국내 해양관광 수요 전망」에 따르면 국내 해양관광은 전체 관광의 약 35% 이상을 점유하고 있으며, 연평균 7% 정도의 증가세를 보이고 있다. 선진국과 마찬가지로 국내에서도 소득 증가와 해양관광 및 해양레포츠는 비례하는 양상을 보이고 있다. 해양레저기구 등록 현황, 수상 레저사업장 현황, 조정 먼허자 현황이나 요트 등록 현황을 통해서도 지속적인 증가 추이를 확인할 수 있다.

Table 1 Marin Tourism Demands of Domestic Market (Original source : Ministry of Maritime Affairs & Fisheries, Research in Infrastructure of Marine Tourism) (단위: 천명/일)

구분		2001년	2004년	2005년	2008년	2011년	2013년
국민관광	관광총량	327,929	404,648	507,436	536,876	605,988	642,883
해양관광	해양관광참여율	35 %	35%	37%	37%	39%	40%
	해양관광총량	114,775	141,627	187,751	198,644	236,327	257,157

유럽 등 선진국의 경우 국민소득 1만 6천 달러 수준부터 요트 수요가 연간 30% 정도 급증한 것으로<sup>5)</sup> 보고된 바와 같이 국내 해양레포츠 수요 증가가 예상되고 있다. 마리나 개발에 직접적인 영향을 미치는 요트인구와 요트 수는 2007년 각각 7,000명과 930여척을 기록했고, 한국해양수산개발원은 2015년 국내 요트수요가 22,000여척에 달할 것으로 전망하고 있다. 따라서 국토해양부와 지자체들은 마리나 개발뿐만 아니라 요트관련 레저산업 육성에도 주목하고 있다.

### 2.3 마리나 개발 방향과 시설 구성

해양관광 및 해양레포츠 수요 증대와 관광 패러다임의 변화에 따라 체계적인 마리나 개발을 위해 2010년 국토해양부에서 「제1차 마리나항만기본계획」을 발표했다. 계획은 중장기 마리나항만 개발전략 수립, 국가 및 지역 발전을 고려한 마리나항만 확충, 해양레포츠 활성화를 위한 관련 제도 개선, 마리나산업 클러스터화 등 4대 전략과 해양레포츠 활성화와 마리나산업 육성을 목표로 한다. 현재 기개발했거나 개발 중인 16개 마리나항만을 포함하여 2010년부터 2019년까지 전국적으로 10개 권역 43개소를 지정하고, 개발을 위한 마스터플랜이 수립되었다.

연안 전반에 걸쳐 배치되는 마리나 시설은 위치에 따라 해상과 육상으로 나눌 수 있고, 수용 프로그램에 따라 다음과 같이

1) 마리나 항만의 합리적인 개발과 이용을 위해 제정되어 2009년 12월부터 시행되고 있는 법이다.  
 2) 지삼업(2011), 마리나 조성계획과 실제와 서울특별시 한강사업본부(2008), 한강요트마리나 조성 및 운영 민간참여 타당성 조사의 분류 기준을 적용하면, 마리나 선박은 크게 엔진을 주요 추진동력으로 하는 모터 요트(Motor Yacht)와 바람을 주요 추진 동력으로 삼는 세일링 요트(Sailing Yacht)로 구분할 수 있다. 세일링 요트는 규모와 용도에 따라 딩기요트, 연안 및 대양항해용 크루즈요트로 세분할 수 있다.  
 3) 해양수산부, 한국항만협회에서 2005년 발간한 자료로서 항만관련 전반적인 설계기준을 다루고 있다.  
 4) <http://en.wikipedia.org/wiki/Marina> (2012-02-20)  
 5) 전북발전연구원(2007), 전라북도 요트산업 유치 방안, p2

계류시설, 관리운영시설, 보트이동시설, 수리 및 정비시설, 지원 시설과 복합시설로 구분할 수 있다.

1) 계류시설 : 보트의 계류가 이루어지는 공간으로 수상계류 시설과 육상계류시설로 이루어져 있다. 수상계류시설은 계류장과 보트까지 이동을 돕는 잔교, 계선말뚝, 부표 등을 포함한다.

2) 관리운영시설 : 해양레포츠의 센터 역할을 하는 주요 건축물로 회원 간 교류의 장을 제공하고 해양레포츠를 지원하는 클럽하우스를 지칭한다.

3) 보트이동시설 : 경사로, 크레인, 리프트, 레일워치를 설치해 수상과 육상 간 보트의 수직이동을 돕는다.

4) 수리 및 정비시설 : 실내의 시설을 동시에 마련하며, 창고 및 보트세척 등을 위한 공간도 필요하다. 세척장은 환경오염을 고려해서 적정 정화장치를 갖추어야한다.

5) 지원시설 : 보트의 급수, 급전, 주유시설과 항해의 안전을 위한 시설이다.

6) 복합시설 : 마리나 개발에 따른 배후시설로 레포츠의 개념을 확대해 4계절 이용이 가능한 골프 코스나 워터 파크, 쇼핑몰, 숙박시설 등이다.



Fig. 2 Various Marine Facilities : from left Mooring Facilities and Hotel, Boat Lifting Facility, Boat Storage

### 3. 국내 마리나클럽 유형과 현황

#### 3.1 국내 마리나 유형 구분

마리나의 개발에는 개발 규모와 입지여건이 강력한 요인으로 작용하며, 이에 따라 다양한 개발 유형의 구분이 가능하다. 국내에서는 대개 거점형, 리조트형, 레포츠형 또는 기본형, 일반형, 리조트형 등으로 구분하고 있다. 각각 300척 규모로 대도심 인근에 위치한 거점지 마리나를 거점형, 200척 정도의 규모로 복합레저 공간을 갖춘 마리나를 리조트형, 100척 정도 중소 규모 수요에 대응하는 연안 중간기항지 및 간이형 마리나를 레포츠형이라고 한다.<sup>6)</sup>

제도적인 제한으로 국내 마리나 개발은 공공이 주도하고 있으며, 해양레포츠는 아직 특정 계층의 전유물로 인식되고 있다. 또한 공유수면 사용에 대한 규제 등으로 민간 주도의 마리나 개발이 전무하고, 제대로 공간 구성이 이루어진 마리나클럽도 찾기 어렵다. 이러한 국내 상황에 앞서 설명한 마리나의 일반적인 유형 구분 기준 적용은 다소 무리가 따른다.

Table 2 Type of Marina

규모	성격	유형
소형 (100척 이내)	레포츠형	① 레포츠소형
	복합형	② 복합소형
중형 (200척 이내)	레포츠형	③ 레포츠중형
	복합형	④ 복합중형
대형 (300척 이내)	레포츠형	⑤ 레포츠대형
	복합형	⑥ 복합대형

실제 서울마리나, 아라마리나 등 최근 완공된 마리나클럽이 나 현재 계획 중인 전곡마리나, 수영마리나 등의 설계과정을 살펴보면 시설 구성이 원론적 유형 구분과는 거리가 있다. 따라서 Table 2와 같이 요트 수용 대수에 따른 규모 산정의 틀을 유지하고, 프로그램 성격에 따라 구분 기준을 추가한 새로운 유형 구분 기준을 제시한다. 해양레포츠 전용시설인 레포츠형과 일반인을 대상으로 한 식음공간 위주의 상업공간을 내포하고 있는 복합형으로 양분할 수 있다. 결과적으로 마리나 및 마리나클럽은 ① 레포츠소형, ② 복합소형, ③ 레포츠중형, ④ 복합중형, ⑤ 레포츠대형, ⑥ 복합대형의 6가지 유형으로 구분할 수 있다. 현재 상황을 반영할 때 적용 가능한 유형 기준이며, 단기적으로는 상업시설의 비율이 상대적으로 큰 복합형 마리나가 주를 이룰 것으로 예상된다. 장기적으로는 제도적인 개선과 요트 인구의 증가에 따른 요트의 대중화로 해양레포츠 전용 레포츠형 마리나의 출현을 기대해 볼 수 있을 것이다.

#### 3.2 마리나클럽 현황

국내에 요트의 입출항이 가능한 마리나는 2.3에서 고찰한 바와 같이 16개소이다. 하지만 계류시설, 보트의 수리 및 정비시설 등 최소한의 기본시설을 갖추고 있고, 대부분 가설건축물로 건설되었으며 정식 마리나클럽은 존재하지 않는다. 최근 2010년을 기점으로 서울마리나, 아라마리나가 건립되었고, 전곡마리나와 수영마리나 등 마리나클럽이 계획 중이다.

서울마리나는 2010년 10월 준공된 플로팅건축물로, 한강의 레포츠 수요를 겨냥한 복합소형 마리나 클럽이다. 서울시 한강사업본부가 발주하고, 현재 신화명품건설이 운영을 하고 있다. 요트의 대중화를 선도한다는 목표 하에 추진된 사업이었으나, 실질적으로 극히 일부만 대중적 용도로 사용되고 있을 뿐이다. 2011년 완공된 아라마리나는 복합중형 마리나로 경인아라벳길의 중심이 되는 클럽하우스를 배치했다. 한국수자원공사가 발주처이며 터키공사로 발주되어 SK건설이 설계시공일괄입찰자로 선정되어 사업을 진행했다. 경인아라벳길의 문제점이 부각되면서 실질적인 시설 운영도 문제로 남아있는 상황이다. 전곡마리나는 화성시 발주로 행림건축에서 마리나 클럽을 설계중이며, 기본설계가 마무리된 단계이다. 수영마리나는 규모가 국내

6) 국토해양부(2010)에서 발표한 마리나항만 기본계획과 서울특별시 한강사업본부(2008)의 한강요트마리나 조성 및 운영 민간참여 타당성 조사 보고서에서 제시하고 있는 마리나 규모에 따른 일반적인 유형 구분 현황에 기초했다.

Table 3 Domestic Marina Clubs

이름	위치	규모	발주 운영	설계 시공
	서울마리나 (2010) 서울시 여의도동	<b>복합소형</b>	서울시 한강사업본부 승화명품건설	IM기술단 이가건축 승하이엔씨
육상계류 32척 수상계류 53척				
	아라마리나 (2011) 김포시 고촌읍	<b>복합중형</b>	한국 수자원공사 위터웨이플러스	CK마리나 dmp건축 SK건설
육상계류 60척 수상계류 136척				
	전곡마리나 (설계중) 화성시 전곡항	<b>복합중형</b>	화성시 화성시 도시공사	건일엔지니어링 행림건축
육상계류 53척 수상계류 60척				
	수영마리나 (설계중) 부산시 수영만	<b>복합대형</b>	부산시 현대산업개발	다니엘 리베스킨트 현대산업개발
육상계류 400척 수상계류 364척				

에서 가장 큰 복합대형 마리나로서, 1986년 아시안게임과 1988년 올림픽게임을 치른 역사를 지니고 있다. 2010년 기존 요트경기장 일원을 재개발하는 민간투자사업 공모에서 현대산업개발이 사업자로 선정되었다. 그러나 계획안 설계와 진행 일정이 연기되는 등 사업 진행에 어려움을 겪고 있다. 현재 4개의 주목할 만한 국내 마리나클럽을 정리하면 Table 3과 같다.

## 4. 마리나클럽의 공간구성

### 4.1 마리나클럽의 공간구성

마리나의 중심인 마리나클럽의 공간 구성은 골프를 위한 컨트리클럽과 매우 유사하다. 하지만 국내 현황은 일반적인 기준과 상이하게 전개되고 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

마리나클럽의 공간 구성은 Fig. 3과 같다. 해양에서의 안전과 조정 등에 대한 강의가 주로 이루어지는 강의실 등의 교육공간, 샤워 및 탈의공간, 해양레포츠 관련 용품을 구입할 수 있는 마린샵과 같은 편의공간이 마리나전용시설을 구성한다. 해양레포츠를 즐기는 이용자와 일반인들이 공동으로 사용할 수 있는 식



Fig. 3 Composition of Spaces in Marina Club

당, 바 등의 식음공간과 컨벤션이나 연회장으로 활용되는 다목적실과 같은 집회 및 문화공간이 상업시설을 차지하고 있다. 이 밖에 각 공간을 연결하거나 공통 용도로 쓰이는 공용공간과 클럽의 운영을 위한 관리공간이 존재한다.

현재 국내 마리나클럽에서 두드러지는 교육공간의 배치와 상업공간의 강화는 주로 회원제로 운영되는 골프클럽과 대별되는 점이라고 할 수 있다. Fig.3의 공간 구성에 따라 현재 마리나클럽의 공간 분석을 구체적으로 시도하고자 한다.

### 4.2 서울마리나 분석

한강변 여의도에 위치한 마리나클럽으로, 돌핀 계류 형태의 플로팅건축물이다. 선박으로 준공을 득한 플로팅아일랜드와 달리 건축물로 인허가 및 준공을 득한 국내 최초의 플로팅건축물이기도 하다. Fig. 4와 같이 곡선형 매스와 커튼월 마감으로 강을 향한 조망을 최대한 확보하려는 공간 디자인 컨셉이 잘 표현되어 있다. 일반적인 플로팅건축물의 디자인 특성인 데크가 적극적으로 평면에 반영되어 있다.

공간 구성과 면적비를 살펴보면 식음공간이 주를 이루는 상업시설이 87%에 달하며, 이는 국내에서 현재 행해지는 마리나 클럽의 제도적인 여건과 운영에 따른 문제를 담고 있는 것으로 풀이된다. 세부면적 구성은 Table 4, Fig. 5에서 확인할 수 있다.

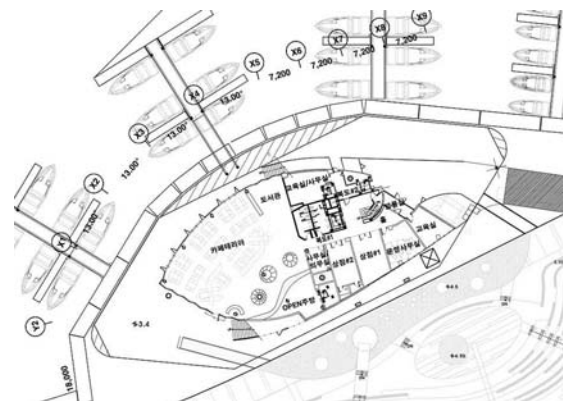


Fig. 4 1<sup>st</sup> Floor Plan of Seoul Marina

Table 4 Spaceprogram of Seoul Marina

구분	주요실	공간배분(%)	
마리나	교육공간	교육실, 의무실	3.9
	샤워및탈의공간	-	0
	편의공간	상점	5.8
상업	식음공간	카페테리아, 레스토랑, PDR	52.3
	집회및문화공간	다목적실	14.1
공용공간	홀, 다목적홀, 복도	21.8	
관리공간	사무실, 기계실, 전기실	2.1	

Table 5 Spaceprogram of Ara Marina

구분	주요실	공간배분(%)	
마리나	교육공간	연수실 1, 2	4.0
	샤워및탈의공간	샤워실(남/여), 탈의실(남/여)	1.2
	편의공간	상점	1.0
상업	식음공간	카페, 레스토랑	29.6
	집회및문화공간	대연회장	16.5
공용공간	로비, 라운지, 복도, 계단 등	40.3	
관리공간	사무실, 회의실, 기계실, 전기실	7.5	

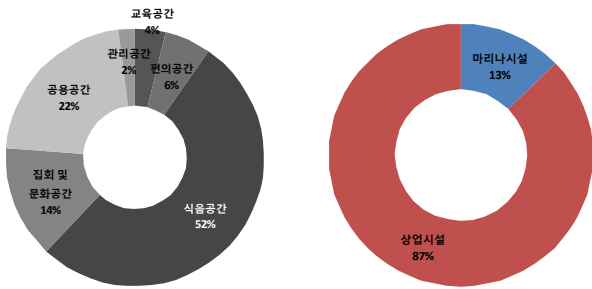


Fig. 5 Spatial Composition of Seoul Marina

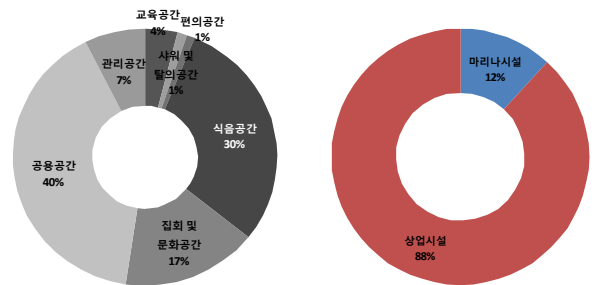


Fig. 7 Spatial Composition of Ara Marina

4.3 아라마리나 분석

아라마리나는 경인아라뱃길의 출발지이자 도착지인 김포 터미널과 인접한 사이트에 위치하고 있다. 수공간을 향해 최대한 접한 면을 많게 하려는 노력이 건물의 형태에 반영되어, 곡면삼각형 형태의 건축물 배치는 뱃길에 접한 두 면과 육상 녹지공간을 향한 한 면으로 이루어져 있다.

공간을 구성하는 프로그램 자체는 마리나전용시설과 상업시설의 면적비율이 12%대 88%로 서울마리나와 유사한 비율을 보인다. 1층에 마리나, 소규모 샤워및탈의공간 등 마리나전용시설이 집중 배치되어 있다. 일반 이용자들에게 매우 예식이나 행사를 치를 수 있는 연회장과 레스토랑 공간을 마련하고 있다. 세부면적 구성은 아래 Table 5, Fig. 7과 같다.

4.4 전곡마리나 분석

전곡마리나는 수도권권을 배후로 높은 해양레포츠 잠재수요를 지닌 경기도 화성시에 위치하고 있다. 전곡항 테마해양공원 조성사업의 일환으로 해양레포츠 활성화를 목표로 마리나 클럽 계획이 추진되고 있다. 2011년 하반기부터 설계 중인 계획안을 분석 대상으로 삼았다. 전곡마리나는 바다와 육상 계류장을 향해 연속된 개방성을 확보할 수 있는 일자형으로 배치되었다.

스페이스프로그램의 변화에 따라 설계안의 조정이 여러 차례 이루어졌다. 앞서 분석한 마리나와 달리 마리나 전용시설이 38%를 차지하며 전형적인 마리나클럽에 근접한 공간 구성을 보여준다.

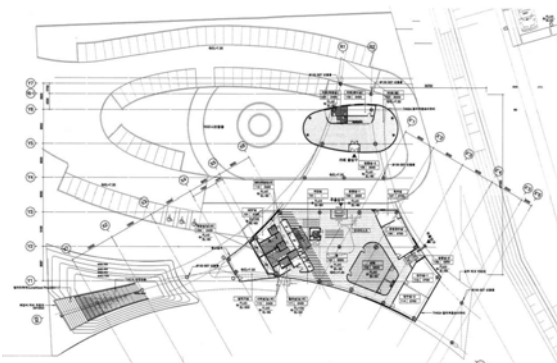


Fig. 6 1<sup>st</sup> Floor Plan of Ara Marina



Fig. 8 1<sup>st</sup> Floor Plan of Jungok Marina

Table 6 Spaceprogram of Jungok Marina

구분	주요실	공간배분(%)	
마리나	교육공간	교육실	7.1
	샤워및탈의공간	샤워실(남/여), 탈의실(남/여), 락카룸(남/여)	11.1
	편의공간	상점, 물품보관실, 장비보관실	3.2
상업	식음공간	카페, 식당	23.8
	집회및문화공간	다목적실	11.2
공용공간	로비, 라운지, 복도, 계단 등	32.3	
관리공간	사무실, 운영사무실, 기계실, 전기실	11.3	

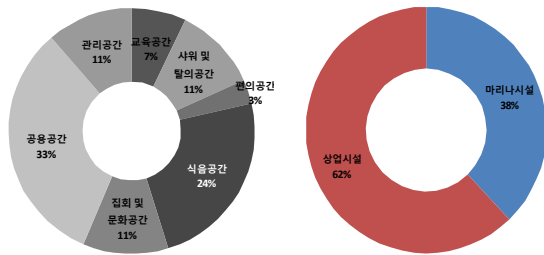


Fig. 9 Spatial Composition of Jungok Marina

4.5 소결

최근 준공되었거나 설계 중인 세 개의 마리나클럽을 분석한 결과 다음과 같은 국내 마리나클럽의 공간 구성 특성을 도출할 수 있다.

시설별 면적 구성은 마리나전용시설보다 일반인들에게 개방하는 상업시설의 비중이 크며, 대도시에 위치한 마리나의 경우 더욱 두드러진다. 이와 같은 상업시설의 강조는 국내 마리나관련 제도적인 여건과 해양레포츠 수요의 미숙에서 기인한다. 공공이 개발 주체가 되는 국내 여건에서 일반인들에게 개방하는 프로그램의 도입은 필연적이므로, 식음공간과 예식 등 다목적 행사 개최가 가능한 집회 및 문화공간이 큰 비중을 차지하고 있다.

공간구성상 특성은 시설별 층별 분리 배치, 개방감을 강조한 실 배치, 랜드마크로 부각되는 디자인을 들 수 있다. 첫째, 마리나전용시설과 상업시설은 층별 프로그램 분리 경향이 두드러지며, 외부 계단이나 램프 등으로 연결된 독립된 출입구를 지니고 있다. 둘째, 공간 디자인 측면에서는 수해양공간을 향한 개방감을 극대화시키기 위해서 친수공간을 확대하는 데크 및 발코니 공간이 많고, 대부분 유리커튼월 외장을 이루고 있다. 셋째, 전반적인 건축물 조형은 수면에서 바라보는 시점에서 랜드마크임을 의식하고 이루어진다.

대표적인 수해양문화 공간인 마리나클럽의 공간 구성 특성은 플로팅건축물의 공간 구성 특성과 상당 부분 일치한다. 구

체적으로 평면 구성 시 34.5% 정도 데크 및 발코니 등 외부와 접할 수 있는 공간의 설치, 수해양문화 체험을 극대화하는 개방적인 입면 구성 등이다.<sup>7)</sup> 그러므로 마리나클럽을 플로팅건축으로 계획하면 매우 유리할 것으로 판단된다.

5. 결 론

마리나클럽을 중심으로 한 마리나는 앞으로 예상되는 해양관광 및 해양레포츠 수요에 대비한 필수적인 시설이다. 현재 기 개발했거나 개발 중인 16개 마리나항만을 포함하여 2019년까지 전국적으로 10개 권역 43개소를 지정하여 개발을 위한 마스터플랜을 국토해양부가 수립했다. 하지만 마리나의 센터 역할을 하는 마리나클럽은 국내 건립된 사례가 매우 부족한 상황이다.

국내 여건을 반영하여 마리나와 마리나클럽은 요트수용대수를 기준으로 한 규모와 프로그램에 따라 ① 레포츠소형, ② 복합소형, ③ 레포츠중형, ④ 복합중형, ⑤ 레포츠대형, ⑥ 복합대형의 6가지 유형으로 구분할 수 있다.

현재 분석 가능한 서울마리나, 아라마리나, 전곡마리나 3개의 마리나클럽을 분석한 결과 교육이나 샤워 및 탈의 등의 마리나전용시설과 식음공간과 집회 및 문화공간으로 구성된 상업시설의 비율은 평균 21% : 79% 로 나타났다. 이는 법제도적인 여건에 따라 공공이 개발주체가 되고 민간이 운영하게 되는 모순된 사업절차 때문으로 파악된다. 단기적으로는 현재의 공간 구성을 유지하는 방향으로 복합형 마리나클럽 계획이 우선 시 될 것으로 예상되며, 장기적으로는 마리나전용시설 비율이 높은 레포츠형 마리나클럽으로 전환될 것으로 보인다. 따라서 마리나클럽 계획이나 마리나 마스터플랜 수립 시 향후 예측되는 수요와 공간 구성을 반영할 필요가 있다.

더불어, 마리나클럽을 플로팅건축으로 건립하면 해양관광 및 해양레포츠 체험을 극대화하는 친수공간 확보에 매우 유리하다. 이는 마리나클럽의 가장 두드러진 공간 디자인 방향과 플로팅건축의 특성이 일치하기 때문이다.

후 기

본 논문은 2010년 국토해양부 기술연구개발의 지역기술혁신사업(과제번호: 10 지역기술혁신 B01)의 일환으로 수행된 연구임을 밝히며 이에 감사를 드립니다.

또한 기본도면 제공 등 연구에 협조해주신 이가종합건축사사무소, dmp건축과 행림종합건축사사무소에도 감사드립니다.

참 고 문 헌

[1] 국토해양부(2010), 마리나항만 기본계획  
 [2] 김홍섭(2010), “우리나라의 새로운 해양문화의 도입과 확장

7) 박성신(2011), “플로팅건축의 유형 및 디자인 특성에 관한 연구”, 한국항해항만학회지 제35권 5호, pp.407-414

전략에 관한 연구”, 한국항만경제학회지, 제27집 4호, pp. 269-288

- [3] 박성신(2011), “플로팅건축의 유형 및 디자인 특성에 관한 연구”, 한국항해항만학회지 제35권 5호, pp.407-414
- [4] 박성현(2005), “국내 요트산업의 현황과 문제점”, 해양환경 안전학회, 제11권 1호, pp.47-52
- [5] 박성현 외 3인(2006), “호남지역 해양레저산업 발전을 위한 친환경 해양레저 기반시설 구축”, 해양환경안전학회 추계 학술발표대회
- [6] 서울마리나(2010), 여의도 한강공원 마리나 기술심의자료
- [7] 서울특별시 한강사업본부(2008), 한강 요트마리나 조성 및 운영 민간참여 타당성 조사 보고서
- [8] 이한석(2007), “해양건축문화의 현황과 발전방향”, 해양문화학, 제4호, pp.69-88
- [9] 지삼엽(2008), 마리나 조성계획과 실제, 대경북스
- [10] 전북발전연구원(2007), 전라북도 요트산업 유치방안
- [11] 전북발전연구원(2008), 전라북도 해양관광진흥 기본계획
- [12] 해양수산부, 사단법인 한국항만협회(2005), 항만 및 어항설 계기준 2005
- [13] <http://en.wikipedia.org/wiki/Marina>(2012-02-12)

---

원고접수일 : 2012년 3월 2일  
심사완료일 : 2012년 4월 5일  
원고채택일 : 2012년 4월 10일