

工學碩士 學位論文

부산 남항(자갈치) 워터프런트 개발에 관한 연구

A Study on Waterfront Development for Pusan South Port(Jagalchi)

指導教授 李 明 權

2008年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海洋建築工學科

金 元 甲

本 論文을 金元甲의 工學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 李 漢 錫 印

委 員 都 根 永 印

委 員 李 明 權 印

2007年 12月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

Abstract

제1장 서론	1
1.1 연구배경 및 목적	1
1.2 연구의 내용 및 방법	2
제2장 Waterfront개발의 이론적 고찰.....	5
2.1 워터프론트 개발 개요	5
1) 워터프론트의 개념	5
2) 워터프론트 선언	6
3) 워터프론트의 공간적 이해	7
2.2 워터프론트의 특성	8
1) 정신적 요소의 특성	8
2) 물리적 요소의 특성	9
제3장 국내·외 연안개발 사례.....	13
3.1 항만재개발 역사 및 개발유형 분석	13
1) 항만재개발 역사	13
2) 항만재개발 개발유형 및 특성	13
3.2 선진각국의 항만 재개발 분석	16
1) 항만 재개발 추진방식	16
2) 공간계획	20
3.3 국내 사례조사 분석	30
1) 국내 도시의 관광개발 연구 : 전남 강진군 마량항	30
3.4 항만 재개발 관련 법규 및 계획 검토	32

1) 항만 재개발 관련법	32
2) 관련계획	36
3) 해양관광개발을 위한 정책개선방안	42
제4장 남항일원 대상지 현황 및 실태분석	53
4.1 부산남항 경관과 공공디자인 실태	53
4.2 남항 일원의 연안역 시설현황	66
4.3 남항 연안역 일원의 여건 분석 종합	81
1) 자갈치 일원의 과거와 현재	81
2) 자갈치 일원 연안역 정비계획의 종합분석	83
3) 자갈치 일원 개발 입지조건 평가분석	85
4) 주변에서의 접근성	87
제5장 결론	90
참고문헌	93

표 목 차

표 III-1 개발유형에 따른 외국의 친수공간 개발사례	15
표 III-2 해외항만 재개발 사업의 특성	16
표 III-3 요코하마 항만 사업추진 주제별 역할분담	18
표 III-4 항만재개발 사업의 재원조달 사례	18
표 III-5 런던 도크랜드 재원지출현황	20
표 III-6 연안관리관련 국내법제 현황	32
표 III-7 부산광역시 연안관리지역계획 권역구분	37
표 III-8 해양수산부 부산항 재정비 계획	40
표 III-9 해양관광관련 관광행태의 변화	45
표 III-10 해양형 관광단지 현황	45
표 III-11 해안형 국립공원 지정현황	46
표 IV-1 부산남항 시설현황	68
표 IV-2 부산남항 통과여객선 현황	70
표 IV-3 부산남항 선박입출항 실적(1)	71
표 IV-4 부산남항 선박입출항 실적(2)	71
표 IV-5 남외항 해역의 정박지 현황	72
표 IV-6 남외항 해역 기상현황 - 계절풍	73
표 IV-7 남외항 해역 기상현황 - 강수량	73
표 IV-8 남외항 해역 기상현황 - 기온	73
표 IV-9 남외항 해역 기상현황 - 기압	73
표 IV-10 남외항 해역 기상현황 - 일조율	73
표 IV-11 부산남항 항만기본시설	75
표 IV-12 부산남항 물양장	75
표 IV-13 부산남항 사설 전용시설	75
표 IV-14 부산남항 선류장	75

표 IV-15 부산남항 방파제.....	76
표 IV-16 부산남항 방사제.....	76
표 IV-17 부산남항 과제제.....	76
표 IV-18 부산남항 제수제.....	76
표 IV-19 부산남항 호안.....	77
표 IV-20 부산남항 임항도로.....	77
표 IV-21 부산남항 계류시설.....	78
표 IV-22 남외항 해역의 정박지 현황.....	80
표 IV-23 남항주요 항만시설.....	81
표 IV-24 광역권에서의 접근성.....	86
표 IV-25 각 교통별 접근성	87
표 IV-26 남항에 연결되는 대중교통시설	88

그림목차

그림 1-1 연구의 공간적 범위	3
그림 1-2 연구분석틀	4
그림 2-1 워터프런트 개념도	5
그림 3-1 런던 도크랜드	19
그림 3-2 사우스햄턴 Royal Pier	19
그림 3-3 마르세유 Terrasses De Port	19
그림 3-4 시드니 달링하버	19
그림 3-5 요코하마 Minato Mirai 21	19
그림 3-6 고베항	19
그림 3-7 미국 시애틀 항만-1	28
그림 3-8 미국 시애틀 항만-2	28
그림 3-9 영국 카디프 항만-1	29
그림 3-10 영국 카디프 항만-2	29
그림 3-11 요코하마 항만-1	30
그림 3-12 요코하마 항만-2	30
그림 3-13 강진 마량항-1	31
그림 3-14 강진 마량항-2	31
그림 3-15 강진 마량항-3	31
그림 3-16 강진 마량항-4	31
그림 4-1 부산남항-1	53
그림 4-2 부산남항-2	53
그림 4-3 부산남항-3	54
그림 4-4 부산남항-4	54
그림 4-5 부산남항-5	55
그림 4-6 부산남항-6	55

그림 4-7 부산남항-7	55
그림 4-8 부산남항-8	55
그림 4-9 부산남항-9	55
그림 4-10 부산남항-10	55
그림 4-11 부산남항-11	56
그림 4-12 부산남항-12	56
그림 4-13 부산남항-13	57
그림 4-14 부산남항-14	57
그림 4-15 부산남항-15	57
그림 4-16 부산남항-16	57
그림 4-17 부산남항-17	58
그림 4-18 부산남항-18	58
그림 4-19 부산남항-19	58
그림 4-20 부산남항-20	58
그림 4-21 부산남항-21	59
그림 4-22 부산남항-22	59
그림 4-23 부산남항-23	60
그림 4-24 부산남항-24	60
그림 4-25 부산남항-25	61
그림 4-26 부산남항-26	61
그림 4-27 부산남항-27	62
그림 4-28 부산남항-28	62
그림 4-29 부산남항-29	62
그림 4-30 부산남항-30	63
그림 4-31 부산남항-31	63
그림 4-32 부산남항-32	64
그림 4-33 부산남항-33	64
그림 4-34 항계선 현황도	67

그림 4-35 부산남항 시설현황.....	69
그림 4-36 부산남항 주요항만시설.....	74
그림 4-37 부산남항 친수시설현황.....	74
그림 4-38 남외항지역의 정박지 현황	79
그림 4-39 남항 및 자갈치시장 해안지역의 현황	80
그림 4-40 남항지역의 주요시설현황.....	82
그림 4-41 남항 주요 항만시설	85

Abstract

A Study on Waterfront Development for Pusan South Port (Jagalchi)

Kim, Won-Gap

Naval Architectural and Ocean Engineering
Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University

Most our country main district along the coast space had monopolized so far central government management's industry space such as simplicity fishery function or seashore industrial complex etc.

Therefore, various area unique function and harmonized seashore space development are insufficient such as new coastal city demand related in waterfront leisure, sightsee space.

In the case of sea city Pusan, premodern simplicity fishery or harbor and bay space or large apartment complex of that is composition and most of near district along the coast space is possessing exclusively.

And cavitation phenomenon of Jagalchi's seafood market near is accelerated by extension of Pusan city area which is a policy such as Pusan rank a range of east-Pusan and west-Pusan of development strategies etc.

Specially, these area push on several kind of development work

individually such as individuation autonomy unit development project and Jagalchi's modernization business, KTX's a range of station development by spatial, functional management.

This study is deep analysis and theoretical consideration related in development strategy of developed nation and utilization special quality and synthetic analysis connected with harbor and bay redevelopment. With this, this study present development direction of Jagalchi's coast space.

And wish to contribute in activation of south harbor and primarily down-town of function recovery through development that feature special quality of Jagalchi situated in downtown.

This study is divided by district along the coast utilization present condition analysis of Jagalchi district along the coast station member, precedent research consideration, harbor and bay redevelopment example assay of van every country, harbor and bay redevelopment connection legislation and policy examination, Jagalchi member's district along the coast station development way presentation etc.

It doing to extent is Jagalchi district along the coast station sea area of south harbor and six stations space enemy of this research, and social demand of district along the coast station development is increasing rapidly these day in method of study and contents but synthetic theoretical foundation and systematic harbor and bay redevelopment techniques presentation that associate of various field that correspond to sphere space enemy of district along the coast station such as sea construction and harbor and bay redevelopment are insufficient misgovernment.

Therefore, viewer's contents are same as following.

First, harbor and bay in study that see redevelopment, inside and outside of the country about Sea Front among waterfront development

concept various literature research advanced example involved with arbitration expenses mortification theoretical consideration and harbor and bay diagnose.

Second, This study researchs and analyses about port development and connection internal connection raws, policy. the physical special quality and spatial utilization special quality of north harbor sea area and shore diagnose positively closely about utilization special quality etc.

Third, present theoretical foundation of harbor and bay redevelopment through synthetic theoretical analysis of more various field about port redevelopment.

Fourth, waterfront development direction of south harbor's area present through synthetic consideration of precedent research process and the way of international waterfront cultural space, the city of marine sightsee that develop by new sea economy creation space and 21C Pusan Renaissance's point group of the country and area.

as reflecting in all space plan case and analysis that sightseeing goods through water front development of south harbor Jagalchi seashore which associate with north harbor redevelopment forward presents in upside treatise and is going to become useful method in dynamic side in economy activation of that is composition stagnated.

Recently, most the same pusan with excrements, Jagalchi district along the coast space which take charge role is Korea first a marine base need to create by roller and a roll of the new country and area economy and down-town function recovery and improvement of seashore space quality level as sea capital through highly district along the coast space reorganization.

With this, Conclusion of this study is same as following for deduction

way by coexisted synthetic space of Jagalchi seashore's space for citizens waterfront space creation and new leisure function of Pusan and marine sightseeing function and sea culture sightseeing function and area economy function.

Propulsion of synthetic Jagalchi seashore space reorganization that embodied with Surrounding area.

north harbor redevelopment and necessity of south harbor sea link of extension.

echo port(Eco-Port) shape Jagalchi seashore space redevelopment.

security of Distinction and conomic performance, publicity of Jagalchi seashore space redevelopment.

the share of waterfront view and private enterprise's initiative introduction necessity.

Jagalchi seashore space organization that consider amenity of sea city.

waterfront space and Jagalchi history museum establishment that consider history and Special quality of Pusan area.

Surrounding waterfront space on sea practical use and introduction of shore crew's ship.

.....

키워드 : 워터프런트, 부산남항, 자갈치, 개발

Keywords : Waterfront, Pusan South Port, Jagalchi, Development

제1장 서론

1.1 연구배경 및 목적

선진 해양도시들은 도시의 해안공간, 즉 워터프론트(Water Front)¹⁾를 부가가치가 높은 고도의 산업거점지로 육성하거나, 현대도시들이 공통적으로 당면해 있는 도시 공간적 문제 해결의 場 그리고 도시 활성화의 거점공간으로 인식하여 새로운 개념의 워터프론트개발을 통하여 수변과 도시전체가 조화된 새로운 경제공간으로 창출시켜 나가고 있다.

또한, 기존의 협소한 구항만의 하역, 보관 등 단순한 항만물류공간을 지역사회의 쾌적한 생활공간으로서 주거, 레저, 문화·관광공간 그리고 새로운 지역경제·환경공간이 공존하는 종합적인 해양경제 공간으로 창출하고 있다.

그러나 접근성이 양호한 한국의 주요 연안역 거의 대부분은 단순 어업기능 또는 임해공단 등과 같은 중앙정부 관리의 산업공간이 독점해 왔던 탓에 새로운 임해도시 수요인 친수성 여가 및 관광공간 등 다양한 지역 고유의 기능과 조화된 해안공간 개발이 미흡한 실정에 있다.

한국 제1의 해양도시 부산의 경우 부산의 구도심과 가까운 연안역의 대부분이 전근대적인 단순어업 또는 항만공간이나 대규모 아파트가 경관요소가 양호한 연안역을 독차지하고 있는 실정이다.

이처럼 선진 해양도시들은 한결같이 앞서 나가는 항만 재개발 개발기법 도입을 통한 새로운 사회적 편익을 창출해 나가고 있다. 그러나 우리나라의 해양도시 연안역은 시민들의 친수성 여가 공간이나 관광기능이 들어설 여지가 없을 뿐만 아니라 새로운 도시기능을 수용 할 수 있는 공공성 높은 연안역 공간 창출에 있어서도 주요 연안역의 사유화 또는 어업권 등의 문제로 인해 연안역의 다양한 공공재로서의 기능발휘가 쉽지 않은 실정이다.

특히 우리나라는 항만재개발과 관련되는 각종 제도적, 공간적 관리주체의 다원

1) 일정한 공간개념상의 워터프론트는 臨海部·沿岸域·水際部·水邊空間 등과 같이 다양하게 해석하고 있으며, 개발대상의 관점에 따라 하천연안은 River Front개발, 호소변(湖沼邊)은 Lake Front개발, 임해부는 Harbour 또는 Sea Front개발 등을 통칭하여 워터프론트라 한다.

화와 함께 다양한 분야가 유기적으로 통합되는 종합적인 항만재개발, 즉 항만 워터프론트 개발에 대한 학문적 토대가 미약한 것도 사실이다.

따라서 지금까지 국가 기반시설의 수요에 따라 임기응변식으로 무분별하게 개발되어 왔거나, 방치되어 온 우리나라의 많은 연안역에 차별성 높은 선진 항만 재개발 기법을 도입하여 도시고유 기능과 수변기능이 이상적으로 조화롭게 배치된 새로운 해양경계 창출 구현이 필연적인 과제라 할 수 있다.

한편 지금까지 우리나라 수산업의 전진기지인 자갈치시장 일원은 부산광역시역 확대 및 부산광역시의 동부권, 서부권 발전전략등 정책적인 부산광역권역의 확대 등으로 기존 원도심 기능의 공동화 현상이 가속화되어 가고 있다.

특히 이들 지역은 개별 자치구 단위 개발계획을 비롯하여 자갈치현대화사업, 고속철도 역세권 개발, 북항재개발 등과 같은 공간적, 기능적 법적 관리주체에 따라 각종 개발사업이 개별적으로 추진 중에 있다.

이에 본 연구는 남항 자갈치 일원 연안역의 전반에 걸친 이용특성 및 문제점의 종합적인 분석과 더불어 항만재개발과 관련되는 이론적 고찰, 선진각국의 개발 기법을 심도 있게 분석하고, 이를 바탕으로 자갈치 연안역의 조화로운 개발 방향을 제시함으로써 도심에 위치한 자갈치의 특성을 살린 개발을 통한 원도심 기능 회복과 더불어 남항의 활성화에 기여하고자 한다.

1.2 연구내용 및 방법

본 연구는 크게 연구의 대상인 부산항 남항 일원, 즉 자갈치 연안역 일원의 연안이용 현황 분석, 선행연구 고찰, 선진각국의 항만재개발 사례분석, 항만재개발 관련법규 및 정책 검토, 자갈치 일원의 연안역 개발방안 제시 등으로 구분된다.

1) 연구의 범위

본 연구의 공간적 범위는 남항 일원의 자갈치 연안역 해역과 육역을 대상으로 하고 있다.



<그림 I-1> 연구의 공간적 범위

2) 연구방법

최근 들어 연안역 개발의 사회적 수요는 급증하고 있으나 해양건축과 항만재개발 등 연안역의 공간적 범위에 해당하는 다양한 분야가 연계된 종합적인 이론적 토대와 체계적인 항만재개발 기법 제시가 미흡한 실정에 있다.

따라서 본 연구에서는 다음과 같은 내용에 중점을 두었다.

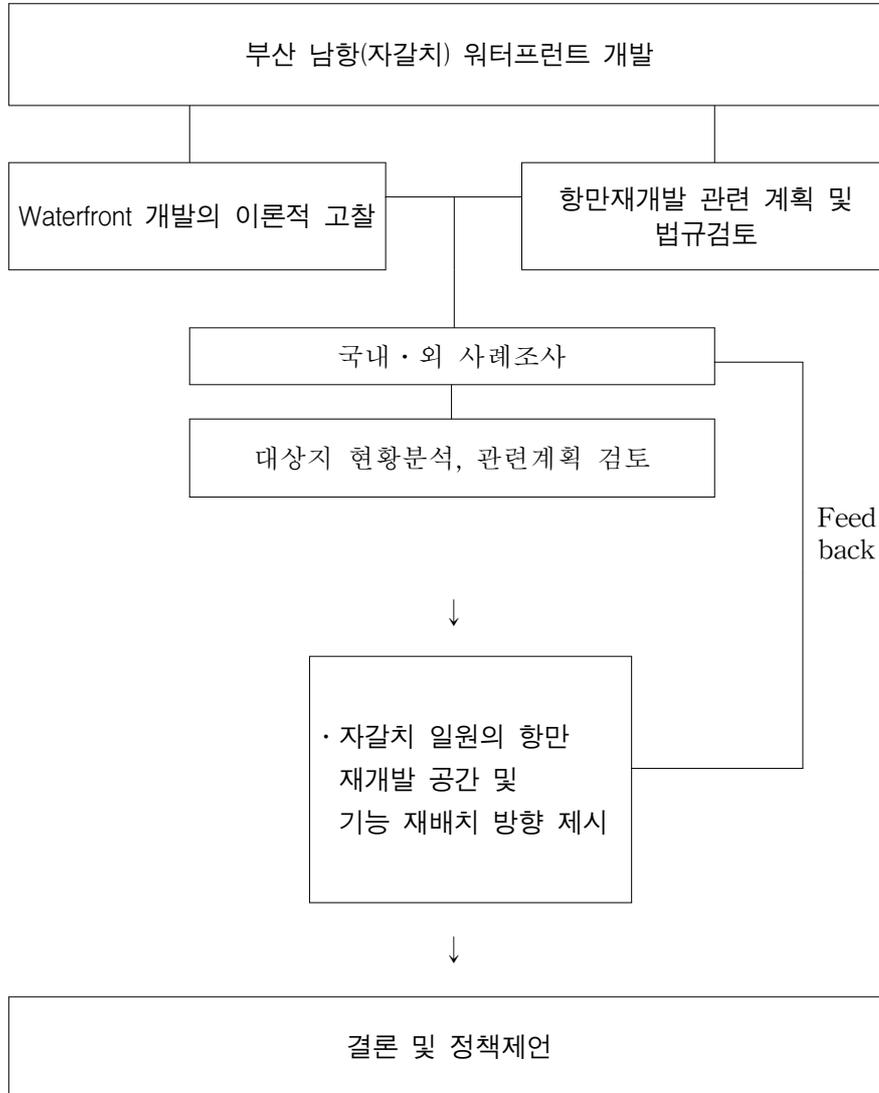
첫째, 본 연구에서는 항만 재개발, 즉 워터프런트개발 개념 중에서도 Sea Front에 관한 국내외 다양한 문헌연구를 통한 이론적 고찰 및 항만 재정비와 관련되는 선진사례를 조사 분석한다.

둘째, 항구개발과 관련 국내 관련법규, 관련정책 조사분석 및 본 연구의 대상지인 부산항 북항 일원 해역과 육역의 물리적 특성과 공간적 이용특성 등에 대하여 실증적으로 면밀히 조사 분석한다.

셋째, 항구재개발에 대한 보다 다양한 분야의 종합적인 이론적 분석을 통한 항만재개발의 이론적 토대를 제시한다.

넷째, 선행연구과정의 종합적인 고찰을 통한 부산항 남항 자갈치 연안역의 친수

개발 방향을 제시하여 이 일대를 세계적인 시민친수 문화공간, 세계적인 수산물
 광도시로 조성하여 국가 및 지역의 새로운 해양경제 창출공간 및 21C 부산 르
 네상스의 핵심 축으로 발전시키는 방향을 제시하고자 한다.



< 그림 1-2 > 연구분석 틀

제2장 워터프런트 개발의 이론적 고찰

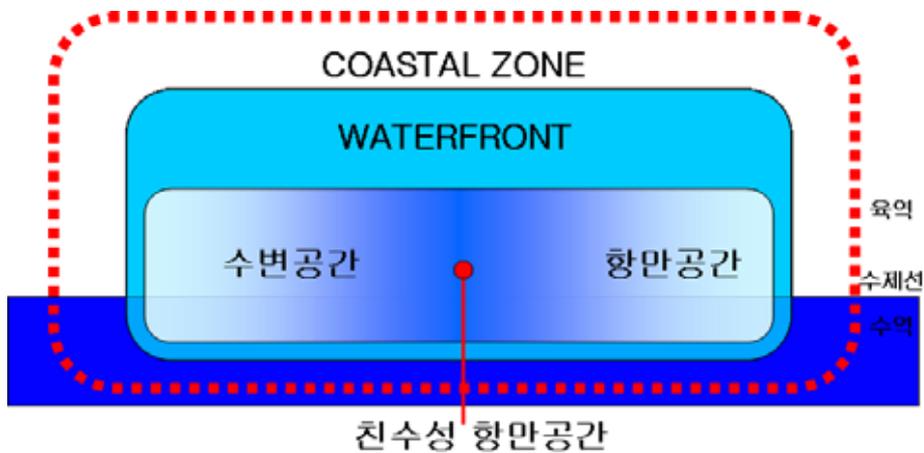
2.1 워터프런트 개발 개요

1) 워터프런트의 개념

일반적인 워터프런트의 개념은 오늘날 시대적, 물량 위주 기능의 변화와 더불어 새롭게 등장하고 있는 우리 주변의 많은 신조어와 마찬가지로 그 정의가 명확하게 정립되어 있지 않고, 학계나 국가 등의 적용주체에 따라서도 그 개념과 영역을 달리 해석하는 등 한정된 물리적 양으로서의 일정한 기준이 없으며, 사용자에 따라서 편의적으로 적용하고 있는 현실이다.

가장 보편적인 워터프런트의 개념은 연안, 바닷가(해변, 濱地), 강가(강변), 호숫가(호수변), 하천가(하천변) 등과 같이 공간별 수변, 즉 하천의 River Front, 호수의 Lake Front, 바다 또는 항만의 Sea Front 또는 Harbour Front 등을 통칭한 것을 워터프런트라 하고 있다.

또한 최근에 활발히 추진되고 있는 워터프런트 개발이라 함은 일반적으로 도시내 항만지구 재개발을 일컫기도 하고, 학술적으로는 바다·강·호수변의 전면부지개발을 일컫는 협의의 개념 그리고 기능적 측면에서는 물과 직·간접적으로 관련되는 어촌·마리나타운·항만이 있는 임해도시 재개발을 일컫는 광의의 개념으로 해석하고 있다.



<그림 II-1> 워터프런트 개념도

출처: 워터프런트계획, 이집출판, 2000

2) 워터프런트 선언 [The Waterfront Manifesto]

미국 워싱턴에 본부를 둔 'The Waterfront Center'는 1999년에 워터프런트 선언」을 발표하여 친수공간 개발의 기본원리를 제안하였으며

「워터프런트 선언」은 현재 세계 각국에서 많은 지지를 받고 있으며 친수공간 개발 프로젝트에 적용되고 있다.

가. 워터프런트의 선언내용

물(水)은 물과 접하는 장소의 특성을 결정짓는 영향력을 가지고 있다.

따라서 물을 단순히 장식용이나 실용적인 측면에서 이용할 뿐 아니라 진심으로 소중히 여기고 존중해야 한다.

물과 땅이 만나는 독특한 장소인 워터프런트는 지역 특성과 역사가 숨쉬는 유한한 자원이며 도심과 만찬가지로 역동적인 공간이다.

또한 물은 공공 재산이므로 워터프런트 개발에서는 공공의 이익을 우선적으로 고려해야 한다.

지난 30년 동안 세계적으로 워터프런트의 인기는 급상승했으며 이로 인해 성급한 워터프런트 개발이나 무분별한 성공사례 도입의 경향이 있다.

1980년대는 '미국식 festival marketplace'이 1990년대에는 '오락 및 스포츠 장소'가 유행하였다.

워터프런트개발 시에는 기존 워터프런트의 자원을 보전 혹은 활용하여 지역의 독특성과 차별성을 살려내는 것이 관건이다.

나. 워터프런트의 계획

워터프런트 계획은 장기적이고 종합적이며 관련 분야를 모두 포함하여야 하며 적절한 기술을 사용하여 지속가능한 성장 및 운영시스템을 마련해야 한다.

워터프런트 계획 초기단계부터 지속적으로 지역사회의 참여가 보장 되어야 한다.

워터프런트 계획은 경제, 디자인, 환경들 중 하나의 문제가 아니라 이들 모두는

물론 관계된 모든 분야가 복합된 문제이다.

워터프런트 계획은 10년 이상 장기간 소요되는 개발기간을 고려하여 성급한 결과 보다 조금씩 단계별로 개발이 진행되도록 계획해야 한다.

모든 워터프런트는 만이나 강, 습지 등으로 구성된 더 넓은 구역의 일부이다.

다. 워터프런트의 개발

민간기업의 역동성, 공공기관의 후원, 시민들의 에너지가 함께 작용해야 성공적인 개발이 될 수 있다.

일반인의 접근성 보장이 워터프런트 개발의 핵심이므로 물리적으로나 심리적으로 물가에의 접근성이 보장되어야 한다.

성공사례를 무작정 따라 하는 것은 피해야 하며 친수공간 개념과 사업내용은 각 장소의 특성으로부터 도출해야 한다.

다양한 시설을 만들어 사회적, 경제적 여건이 다른 모든 사람들이 즐겁게 사용할 수 있도록 해야 한다.

자연환경이나 역사, 문화에 대한 다양한 설명과 교육이 가능한 장소여야 한다.

워터프런트를 완전히 새롭게 개발하려는 시도는 장소 특성을 희생시킬 위험이 있다.

워터프런트 개발 초기부터 지역 예술가들이 참여하는 것이 중요하다.

3) 워터프런트의 공간적 이해

천차만별로 논의되고 있는 워터프런트의 정의와 영역중에서도 가장 보편적인 개념의 범주에 있는 것은 통상 “수제선(水際線)을 끼고 육역(陸域)과 수역(水域)이 유기적으로 일체된 지역(水邊·湖邊·江邊 등)”으로 보고 있다.

일정한 공간개념상의 워터프런트는 연안역²⁾, 임해부·수제부·수변공간 등과

2) 연안역은 일반적으로 바다와 육지가 접해 있는 해양공간으로서 해안지역(육역)과 연안(해역 또는 해양)으로 구분한다. 연안역의 공간적 범위는 일반적

같이 다양하게 해석하고 있으며, 개발대상의 관점에 따라 하천변은 River Front개발, 호수변(湖沼邊)은 Lake Front개발, 임해부는 Harbour Front 개발 또는 Sea Front 개발 등으로 통칭하고 있다.

2.2 워터프런트의 특성

워터프런트는 독특한 물리적 요소인 생산성·다양성·위락성·방향성 뿐만 아니라 정신적 요소로서 개방성·어메니티성·문화성·역사성 등을 지니고 있다.

또한 물은 태초로부터 존재해 온 근원적인 물질로서 물이 가지고 있는 다양한 특성은 인간의 시각, 청각, 촉각에 작용하여 자연스러움과 활력을 불어 넣어준은 물론이고 공간을 변화시키는 매력 있는 최고의 조경 또는 경관소재로 각광받고 있다.

워터프론트는 입지에 따라 다소 상이한 환경적 특성을 가지고 있으나 대개 육역과 수역의 교차지점이라는 특수한 환경으로 인해 다음과 같은 속성을 지니고 있다.

1) 정신적 요소의 특성

(1) 심리적 특성

워터프런트는 인간의 본능이라 할 수 있는 평온함과 친수감 제공은 물론이고 특히 일부 전문가들은 사람들이 심리적 요소와 지식의 87%를 시각을 통해 얻는다³⁾고 주장하기도 한다.

으로 육지측의 해안 산계와 바다측의 대륙붕 지대 및 그 위에 있는 해수의 언저리를 기준으로 하나, 대륙붕 지대나 해안산계의 구분이 불분명하고 통일된 기준이 없어, 국가별 분야 및 관심도에 따라 다양하다.

연안역은 관리목적에 따라 그 범위가 크게 달라지고 있다. 광의로는 대륙붕의 외측한계로부터 해양성 기수 또는 연안수역이 영향을 미치는 지역까지도 연안역으로 보며, 협의로는 바닷물이 들어오는 간석지와 약간의 외측 바다만을 포함하는 지역을 말한다. 이처럼 연안역을 도입한 선진국가들도 각각 상이하게 그 범위를 설정하고 있다. 대체로 육지측 행정구역상 경계로, 해변부는 영해범위로 하여 최소한 3해리~12해리 이내로 정하고 있다.

3) Wesley E. Woodson(1983)

(2) 포용성 및 다양한 결합기능

어업 및 항만활동의 중요한 거점으로서 대부분 물 의존형의 1·2차산업이 발달되어 온 지금까지의 워터프런트는 그 동안 많은 도시기능을 수용하고 도시성장을 촉진시켜 온 바탕이 되어 왔다.

특히 워터프런트만이 가질 수 있는 공간적 포용성으로 예로부터 항만도시들은 이질문화(異質文化)를 그다지 저항하지 않고 받아들이는 등 다양한 목적을 가진 사람들이 교류하는 독특한 융합공간(融合空間)의 역할을 현재까지도 담당하고 있다.

또한 워터프런트는 그 역사성에서 알 수 있듯이 물을 매개체로 한 운수, 생산, 상업 등과 같은 다양한 기능이 도입되고 교차하는 생산공간으로서의 기능과 더불어 이들을 상호 연계시키는 결합기능을 가지고 있다.

(3) 개방성 및 공간의 연속성

워터프런트에서는 내륙지(內陸地)의 폐쇄된 생산공간과는 달리 어항 또는 항만 기능 등과 같은 생산활동을 직접 눈으로 볼 수 있는 개방성을 가지고 있을 뿐 아니라, 특히 도시내륙부 개발에 있어서는 한정된 공간적 제약이라는 물리적 영향을 받을 수 있지만 넓은 수역을 가진 워터프런트는 해양토목 기술 발달과 더불어 깊은 대수심까지 개발도 가능한 무한한 공간적 연속성을 지니고 있다.

2) 물리적 요소의 특성

(1) 경관적 특성

워터프런트는 넓은 수면의 조망으로 인한 개방적인 경관 제공과 함께 주변 환경과의 조화 가치가 매우 높다. 이 때문에 근래 들어서는 경관의 연출이 매우 중요한 요소로 부각되고 있다.

이러한 시대적 요구를 최대한으로 수용할 수 있는 가장 중요한 것이 시각적으로 좌우하는 경관요소가 되고 있다. 경관요소에는 가로수 등의 「아름다움」, 지역의 동질성(Identity)인 「개성」, 장소의 인식에 도움이 되는 「이해하기 쉬움」이라 하는 3개의 기능이 있다.

또, 경관은 보여지는 대상과 그것을 보는 사람과의 상대적인 위치관계에 따라 매우 다양하게 변화한다.

위터프린트에서의 경관적 특징은 첫째, 시점과 대상간에 항상 수면의 2차원적인 광대함이 있기 때문에 시야의 일부에는 반드시 수면이 포함되고 물을 어떻게든 경관 가운데 포함시켜야 하는 것이 매우 중요하게 취급되고 있다.

둘째, 육역(陸域)과 수역(水域)으로 구분되는 물 경계선이 명확한 끝이 되고, 경관상의 초점을 형성하고 있다.

셋째, 수면상에는 시선을 방해하는 건물 등의 장애물이 없고, 대안(對岸) 또는 수상(水上)의 넓은 범위에서 대상을 볼 수 있다.

위터프린트의 경관을 연출하는 핵심요소⁴⁾는 재료와 채색의 조화, 스카이라인의 통일, 슬릿(Slit)⁵⁾의 확보, 전망의 확보, 조망의 확보, 식재의 축진, 랜드마크의 형성이 있다. 그러나 이들의 좋고 나쁨에 따라 위터프린트에 대한 이미지가 매우 달라지게 된다.

(2) 도시 활성화의 거점

위터프린트가 지니고 있는 공간적 특성과 함께 그 곳에서 파생되는 경제적 특성 및 이용상의 특성으로 인해 위터프린트는 다양한 환경변화의 요구에 따라 발전과 쇠퇴를 거듭해 왔다.

물이라는 요소가 생명의 존립을 좌우하는 근원이 되며 모든 산업이 물을 발전의 근원으로 삼아왔듯이 도시의 활력과 발전의 축은 위터프린트에서 출발될 수 밖에 없었다.

이와 같이 도시의 위터프린트는 수변환경이 가진 개방성과 함께 오랜 세월을 걸쳐 다양한 문화형성과 도시활성화에 기여해 오기도 했지만 한편으로는 지금까지의 대부분 위터프린트는 지극히 단편적인 생산 또는 해상터미널기능 위주의 공간이용이 전개되어 왔다.

그러나 오늘날은 종전의 생산 또는 단순한 항만기능에서 탈피하여 현대도시에 걸맞는 다양한 기능과 새로운 공간으로서 전환이 활발하게 전개되고 있다.

4) 배현미·김종하·김경인 역(2001)

5) Slit는 틈새, 사이를 의미.

이러한 여건변화는 워터프런트가 미래 고도산업의 육성·부화공간(Incubation Space)으로서 새로운 변혁과 함께 새로운 역할을 담당하게 된다는 것을 의미한다.

따라서 이러한 인큐베이션(Incubation) 기지는 고도의 기술 및 정보가 질, 양적으로 축적된 공간이 아니면 그 기능을 발휘할 수 없으므로 역사적으로 많은 환경변화에도 굴하지 않고 인류 문명을 선도해 온 워터프런트는 앞으로도 변함없이 도시형 신산업을 창출해 내는 공간이 될 것이다.

(3) 방향성과 랜드마크의 형성

도시의 워터프런트가 대부분 도시의 가장자리에 있다는 것은 일반적으로 도시의 위치관계를 보다 쉽게 이해할 수 있을 뿐 아니라 물이 높은 곳에서 낮은 곳으로 흐르는 규칙성을 감안할 때 물의 흐름방향에 따른 지형의 고저(高低) 관계를 이해하기가 더욱 쉽게 된다.

즉, 도시속에 탁 트인 바다, 하천 등의 워터프런트는 지역전체가 시야에 들어오게 됨으로서 도시의 위치를 보다 쉽게 판단할 수 있을 뿐 아니라 물 흐름의 방향성 등으로 알기 쉬운 도시의 지표가 될 수 있다.

(4) 수변형 레크리에이션 수요 증대에 따른 도시리조트의 거점

워터프런트는 그 자체가 자연이라는 특성과 함께 바다냄새, 파도소리, 야경, 이국정서 등 도시민이 일상생활에서 접하기 어려운 차별적인 분위기가 존재하고 있을 뿐 아니라 현재는 물론이고 금후에 있어서도 도시민은 문명발달로 이룩된 인공공간의 가치보다는 자연공간의 가치가 더욱 중요성을 가지게 될 것이다.

따라서 관광적·경관적 매력을 지니고 있는 워터프런트는 여가·관광·레크리에이션 등과 같은 최상의 도시 휴양거점과 같은 리조트의 공급공간⁶⁾이 될 수 있다.

(5) 해안보전 및 방재⁷⁾ 기능

워터프런트는 옛부터 인간 생활터전의 중심부로서 큰 비중을 차지해 왔으며, 근래 들어서는 도시화와 산업화의 급격한 진전으로 인공도(人工島) 건설 등과 같

6) 일본관광협회(1990)

7) 日本 國土廳(1990)

은 내륙지의 대체공간으로 개발되는 등 연안역의 공간적 수요가 급증하고 있으며, 그 이용형태도 매우 다양하게 전개되고 있다.

이러한 워터프런트는 인간의 제반활동에 필요한 각종 해양구조물 건설 등에서 야기되는 생태계 파괴 및 표사이동(漂砂移動)으로 인한 항만매몰(港灣埋沒) 등과 같은 인위적 해안재해를 비롯하여, 홍수는 물론이고 거대한 바다에서 발생하는 고파랑, 고조(高潮) 등과 같은 자연재해의 위협에 항상 노출되어 있어 워터프런트는 변화무상한 자연재해로부터 배후지의 토지와 인간의 재산을 보호하기 위한 중요한 방재기능을 지니고 있다.

(6) 해양환경 및 생태적 특성

물은 자연환경의 변화에 의해 수시로 급변하고 고조(高潮), 고파랑, 해양오염 등과 같은 환경변화의 속도가 육지에 비해 상대적으로 빠르다. 또한 다양한 생물의 서식처인 동시에 식량의 공급원이 되며 외부 요인에 인한 생태계의 균형과 파괴가 일어나기 쉽다.

(7) 새로운 주거기능

역사적으로 폐쇄적인 어업공간 및 생산과 업무공간이 도심부의 연안역을 독차지해 왔다. 그러나 근래 들어서는 교외거주에서 오는 출·퇴근 시간낭비와 생활환경에 필요한 제반 도시서비스의 미비로 대도시를 중심으로 다시 연안역의 주거가치가 상승하고 있다.

(8) 도시와 융화되는 새로운 생산공간

어둡고, 지저분한 이미지가 강한 어항, 항만공간에서 근래 들어서는 쾌적한 항만으로서 개별 항만이 가지고 있는 역사와 경관 등의 지역특성을 활용하면서 항만공간의 쾌적성을 확보해 나가는 추세에 있다.

과거 단순 터미널 또는 창고형 물류중심의 항만기능에서 근대 들어서는 도시 고유의 생산기능과 조화를 이룬 종합항만기능으로 변모해 나가고 있다.

특히 항만의 기능이 과거 단순한 대륙과 해양교류의 창고, 물류이동의 거점 역할에서 최근 들어서는 관세자유지역, 자유무역지대 등과 같은 생산, 유통, 분배, 판매기능까지 담당하는 도시와 융합되는 복합유통거점으로서의 공간적 역할을 담당하고 있다.

워터프런트의 특성등에 대해서는 워터프런트 개발수법, 도시의 워터프런트 개발 (더글라스M. 렌 著)을 참고하였다.

제3장 국내·외 연안개발 사례

3.1 항만재개발 역사 및 개발유형 분석

1) 항만재개발 역사

물을 직·간접으로 이용하는 도시의 매력적인 터전으로 인식하는 근대적 의미의 워터프런트 개발역사는 '60년대 이후 구미 각국의 항만정비계획과 '70년대 일본의 각종 임해부개발 이후⁸⁾부터라 할 수 있다.

이 시기에는 산업구조의 변화에 수반된 기존 항만시설의 확충과 정비의 불가피성으로 인한 항만도시 재개발 프로젝트와 병행하여 종래 임해부가 독차지해왔던 공업지역 및 물류기능 등 단순기능에서 탈피하여 해양레크리에이션 기지 또는 해양문화공간이 있는 마린타운(Marine Town)이나 금융센터·정보센터·컨벤션센터 등과 같은 고부가가치의 도시공간을 구축하는 등 다양한 기능이 공존하는 종합적인 임해부 공간창조의 필요성이 대두되었다.

2) 항만재개발 개발유형 및 특성

친수성 항만개발 대표적인 사례지역이라 할 수 있는 유럽 각국과 미국은 약 30년 전부터 항만 워터프런트 개발을 시도해 왔다.

이러한 항만 워터프런트 개발의 사업비를 충당하기 위해 민간기업을 참여시켜 민간자본과 기술을 적극적으로 활용하는 등 사업의 성격별로 적절히 배분시켜 효율적인 투자가 이루어지도록 유도해 왔다.

항만재정비 사업의 경우 부족한 항만공간의 확보 목적뿐만 아니라 증가하는 사회적 수요인 친수성 레저 활동 증가, 문화수준 향상, 오픈스페이스에 대한 시민적 욕구 증가, 환경의 쾌적성 욕구 증가를 바탕으로 한 개발이념을 토대로 워터프런트 개발을 추진해 왔다.

친수성 계획은 주로 주거용지, 공원용지, 산업용지, 항만용지의 확보를 기초로 하면서 새로운 토지개발시 다양한 공간구성과 세밀한 사업 및 운영계획 등을 종합적으로 수립하여 친수지역으로의 접근성 향상과 경관, 디자인의 고도화를 창출해 나가있다.

8) <이상건축> 안재락, 일본의 Waterfront개발 배경이 된 시민(주민)운동

이와 같은 종합계획을 토대로 사람들은 자연스럽게 친수공간과 가까워졌으며, 관광객 유입을 창출하는 매력요소로 활용해 왔다.

특히 친수공간에 상징적인 시설을 도입함으로써 친수공간의 이미지를 강화시키고, 지역 및 시설의 특성화를 통하여 과거 단순한 시설배치 형태를 벗어나 보다 다양한 배치계획을 도모함으로써 친수공간을 차별화시켜 나가고 있다.

(1) 개발유형

항만재개발 방식은 크게 보전, 재개발, 신개발의 형태로 구분할 수 있다. 유럽의 경우, 보전형 재개발이 주를 이루고 있으며, 미국 및 동남아 여러 도시들은 도시 성장에 따른 토지이용의 변화, 그리고 가용용지 확보측면에서 재개발 및 신개발의 경향이 강하게 나타나고 있다.

① 보전(Conservation)형 개발

보전형 항만재개발은 항만의 역사적 환경에 대한 보존을 강조하는 개발방식으로써 해당지역의 자연조건, 문화, 풍토 등과 관련되는 전통 수상도시의 보전, 옛 건축자재의 재이용, 임해부의 역사성 높은 건축물 보전 또는 복원 등과 같이 역사 자원의 사적화와 역사 재생사업 등의 추진 경향이 강한 개발형태를 일컫고 있다.

② 재개발(Redvelopment)형 개발

재개발형 항만 워터프런트 개발은 주로 선박의 대형화에 따른 깊은 대수심의 항만수요, 항만 배후지 광대화의 필요성에 따라 항만재정비 형태의 재개발을 일컫고, 대표적인 사례는 보스턴항 재개발, 일본 요코하마항 「Minato Mirai21」 계획, 고베항 Merikan부두의 재개발 등을 들 수 있다.

이러한 재개발 방식은 나라마다, 도시마다 차이는 있으나 일반적으로 계획의 전체적인 개발권이나 용지에 대응하는 소유권은 공공의 책임과 관리로, 시설의 건설과 이용은 민간자본의 창의에 맡겨진 것이 특징이다.

③ 신규개발(Development)형 개발

신규개발형 항만재개발은 일반적으로 재개발형태를 포함하는 경우도 많지만, 기존의 항만 재개발사업의 공간적 범위를 확대하거나 기존의 부두공간을 전혀 새

로운 형태의 대규모 항만 재정비를 말하고, 위치적으로 도심 입지형과 도시근교 입지형으로 대별하고 있다. 뉴욕항의 Battery Park City, 고베항의 Port Island, 오사카의 남항개발 등이 이에 해당된다.

< 표 III-1 > 개발유형에 따른 외국의 친수공간 개발사례

구 분	사 례 지 역
보전 (Conservation)	<ul style="list-style-type: none"> • Marseille(프랑스) • Cannes(프랑스) • Nice(프랑스) • Montecarlo(프랑스)
재개발 (Redevelopment)	<ul style="list-style-type: none"> • Docklands(런던, 영국) • Inner Harbour District(볼티모어, 미국) • South Street Seaport(뉴욕, 미국) • Pier 39(샌프란시스코, 미국) • Jack London Square And Village(오클랜드, 미국) • Faneuil Hall Marketplace(보스톤, 미국) • Minato Mirai 21(요코하마, 일본) • Darling Harbour(시드니, 호주) • Hamburg(독일)
신규개발 (Development)	<ul style="list-style-type: none"> • Battery Park City(뉴욕, 미국) • Port Island And Rokko Island(고베, 일본) • Nanko(오사카, 일본) • Marina Del Rey(로스앤젤레스, 미국) • Embaracadero District(샌디에고, 미국) • East Coast Area Plan(싱가포르) • Kanazawa-Chisaki(요코하마, 일본) • Foster City(샌프란시스코, 미국)

자료 : 해양수산부(1998)

3.2 선진각국의 항만 재개발 분석

1) 항만 재개발 추진방식

영국 사우스햄턴, 프랑스 마르세유, 요코하마, 고베항 등의 재개발 사례의 경우 항만 재개발 사업의 주체는 지방자치단체 또는 관련 특별법에 의해 설립된 공사(Authority) 유형이 가장 많다.

일반적으로 공공기관이 개발 계획을 수립하여 부지를 조성한 후 민간에 매각하여 민간 개발자가 개발을 수행하는 민간개발 방식이 중심이며, 공공기관이 직접 개발을 담당하는 공공개발 방식은 많지 않다.

런던 도크랜드, 시드니 달링하버 등과 같이 대규모 항만 재개발 사업의 경우, 이해관계가 복잡하기 때문에 특별법에 의한 한시적 담당기구를 설립하여 추진하였다.

런던 도크랜드의 경우 5개 기초 지방자치단체가 사업지에 포함되어 있고 개별적으로 재개발 사업을 추진하였으나 실패한 교훈을 바탕으로 중앙정부가 개입하여 전담 재개발기구를 설립하였으며, 시드니 달링하버의 경우 재개발 사업의 전권을 부여받은 달링하버위원회(Dha: Darling Harbour Authority)에서 주로 담당하고 있다.

< 표 III-2 > 해외 항만 재개발사업 특성

항목	내용	
	대규모 재개발 사업	소규모 재개발 사업
재개발 추진 주체	<ul style="list-style-type: none"> - 특별법인 설립 · 런던도크랜드: 한시적인 특별기구 (Lddc) 설립 · 시드니 달링하버 : Darling Harbour Authority 설립 	<ul style="list-style-type: none"> - 해당 지자체와 항만공사가 공동으로 사업 추진 · 지자체는 도시계획 수립, 항만공사는 소유 부지 제공 등의 방식
개발 관련 법규	<ul style="list-style-type: none"> - 재개발사업을 위한 법률 적용 · 런던 도크랜드의 경우 The Local Government, Planning And Land Act 1980에 의거 · 시드니 달링하버의 경우 Darling Harbour Authority Act 1984에 의거 	<ul style="list-style-type: none"> - 도시계획법에 의거 추진
부지 확보	<ul style="list-style-type: none"> - 정부 및 공공 부문 소유 부지를 양도받고, 민간 소유 부지는 수용 혹은 매입 	<ul style="list-style-type: none"> - 실제 부지 소유주(Pa)가 개발 사업 수행
재원조달	<ul style="list-style-type: none"> - 초기 국고 지원금 확보, 인프라 시설 등이 정비된 개발지를 민간 개발사업자에게 매각하여 재원 확보 	<ul style="list-style-type: none"> - 토지소유주가 토지이용계획 수립 후 민간에 매각하여 소요 재원 충당

개발 방식	- 부지 조성 후 개발지를 민간 개발사업자에게 매각하고, 민간 사업자가 개발	- 부지 조성 후 개발지를 민간개발사업자에게 매각(영국 사우스엠프턴) - 항만공사가 항만 구역 부지 소유권을 가지지 못한 경우(중앙정부 소유) 민간에게 임대하여 민간이 개발하는 방식 채택 (프랑스 마르세이유)
재개발 사업지 토지이용계획	- 대부분 자체 재원 조달 방식을 채택하기 때문에 상업성에 바탕한 토지 이용계획 수립 - 업무, 상업, 주거, 위락 등 수요에 근거한 복합적인 기능 포함	

자료 : 부산항만공사(2005) 재편집

항만 재개발사업의 재원은 대규모 재개발 사업의 경우 초기에 정부 재정 지원금을 확보하였으며, 시·항만공사 등은 부지 매입, 인프라 구축 및 부지 정비를 담당하고 이를 위한 재원은 부지 매각 대금으로 충당하는 것으로 나타났다. 그러나 실제 개발은 100% 민간 개발업자의 재원으로 충당한 것으로 나타났다.

한편, 외국 항만재개발 사업의 가장 특징으로서는 재개발 사업 근거 법령을 들 수 있다. 대규모 사업의 경우 특별법을 제정하여 사업을 추진하고, 소규모 사업의 경우 기존 법령 하에서 지방자치단체와 항만공사가 공동으로 추진하였다.

이렇게 정비된 재개발지는 주로 주거, 상업, 업무, 위락, 여객터미널, 마리나, 수변공간 등 복합적인 기능을 담당하고 있으며 소규모 재개발지의 경우 여객터미널, 주거, 상업, 위락 등 수익성 중심으로 개발되고 있다. 또한 재개발사업은 항만 기능 쇠퇴 정도, 대체 항만 개발 시기, 관련 도시 개발계획 등을 고려하여 단계별로 추진하고 있다.

주체별 역할에 있어서 요코하마항의 경우 공공부문 시설은 시와 현이 담당하고, 업무, 상업 등 수익성을 바탕으로 하는 시설은 민간이 담당하였고, 수익성과 공익성의 조화가 요구되는 열 공급시설, 정보서비스, 회의시설 등은 공공성을 바탕으로 한 지역기업이 담당하였다.

항만 재개발 사업에 있어서 재원조달은 사업지 별로 차이가 있으나 일반적으로 정부지원금, 부지매각 대금, 민간자본 등을 들 수 있다. 또한, 재원 규모면에서 볼 때 정부지원금보다 민간자본이 큰 것이 일반적이다.

대부분의 항만 재개발사업은 도시기능 측면에서 투자 매력도가 높아 토지매각 등을 통하여 자체 재원조달이 가능하기 때문에 정부지원 보다는 자체 재원조달에 의존하는 편

이며, 정부지원금은 사업지의 인프라 조성, 구획정비 등에 소요되고 실제개발은 민간자본에 의하여 이루어졌다.

< 표 III-3 > 요코하마 항만 사업추진 주체별 역할분담

사업추진 주체		담당사업
공공 부문	요코하마시	- 총괄계획수립 및 조정, 항만정비 및 매립, 공공시설 거설 및 정비
	국가 · 현	- 공공시설의 건설
	주택 · 도시정비공단	- 택지조성(토지구획정리사업)
	(주)요코하마 미나토미라이21	- 지역정비 및 조성, 사업타당성 검토, 홍보 및 유지활동
	(주)요코하마국제평화회의장	- 회의시설건설 및 운영
	(주)미디어 시티 요코하마	- 정보서비스
	(주)케이블 시티 요코하마	- Carv 건설 및 운영
	요코하마 고속철도(주)	- 미나토미라이21선의 건설 및 운영
	미나토미라이21 열공급(주)	- 열공급사업
기타	- 공공시설등의 관리운영	
민간부문		- 업무시설, 상업시설, 문화시설 등의 건설

자료 : 부산항만공사(2006)

< 표 III-4 > 항만재개발 사업의 자원 조달 사례

구 분	재원	공공부문 투자	민간부문 투자
런던 도크랜드	- 정부지원금 - 부지 매각 대금 - 민간 자본	- 공공부문 3,900백만 파운드 투자 · Lddc 48% · London Transport 25% · Isle Of Dogs Enterprise Zone 27%	민간부문 8,700백만 파운드 투자
사우스햄턴 Royal Pier	- 부지 매각 대금		민간 투자 유치 계획(2007년)
마르세이유 Terrasses De Port	- 민간 자본 - 임대료 징수 - 상업지구 임대료 : 2백만 유로/년	부지 제공	2억5천만유로 투자
시드니 달링하버	- 주정부 지원금 - 민간자본	주정부 지원금 9억5천만 호주달러	민간자본 14억3천1백만 (호주달러)

자료 : 부산항만공사(2006)



<그림 III-1> 런던 도크랜드



<그림 III-2> 사우스햄턴 Royal Pier



<그림 III-2> 마르세유 Terrasses De Port



<그림 III-4> 시드니 달링하버



<그림 III-5> 요코하마 Minato Mirai 21



<그림 III-6> 고베항

한편, 재원지출의 경우 런던 도크랜드는 총 재원의 58%를 부지매립 및 배수로 등 기초 작업과 도로건설 및 대중교통의 시설 확충에 할당하였으며, 매립 및 매각을 위한 토지 매입비로 총 예산의 20%가 지출되었다.

< 표 III-5 > 런던도크랜드 자원 지출 현황

항목	백만 파운드	비율(%)
매립 및 매각을 위한 토지 매입	23	20
부지 매립 및 배수로 등 기초 작업	33	28
도로 건설 및 대중 교통 시설 확충	36	30
기존 건물 및 시설의 환경 개선	7	6
지역 사회 주민시설, 교육, 훈련 및 주택 부문 투자	5	4
Lddc 운영비(마케팅 포함)	14	12
계	118	100

자료 : 부산항만공사(2005)

2) 공간계획

일반적으로 경관에는 가로수 등의 「아름다움」, 지역의 아이덴티티와 밀접한 「개성」, 장소의 인식에 도움이 되는 「이해하기 쉬움」이라 하는 3개의 기능이 있다. 또, 경관은 보여지는 대상과 그것을 보는 사람과의 상대적인 위치관계에 따라 다양하게 변화한다.

위터프런트에서의 경관특징은 첫째, 시점과 대상간에 항상 수면의 2차원적인 광대함이 있다는 것이다. 따라서, 시야의 일부에는 반드시 수면이 포함되고, 물을 어떻게든 경관 가운데 포함시켜야 하는 것이 중요하게 된다. 둘째, 육역과 수역으로 나뉘지는 물경계선이 명확한 끝이 되고, 경관상의 초점을 형성하고 있는 것이다. 셋째, 수면상에는 시선을 방해하는 건물 등의 장애물이 없고, 대안(對岸) 혹은 수상(水上)의 넓은 범위에서 대상을 볼 수 있는 것이다.

위터프런트의 경관은 많은 사람의 눈으로 보여지고 있고, 한정된 범위에서만 보여지는 가로 경관에 비해 충분한 주의를 기울여야 할 것이다.

위터프런트의 경관을 연출하는 키워드는 재료와 색채의 조화, 스카이라인의 통일, Slit의 확보, 전망의 확보, 조망의 확보, 식재의 축진, 랜드마크의 형성이 있으며, 이들의 좋고 나쁨에 따라 위터프런트에 대한 인상이나 평가가 매우 달라지게 된다.

(1) 재료와 색채의 조화

양호한 경관을 창출하기 위해 고려하지 않으면 안되는 것은 건물의 외장에 사용하는 재료나 색채의 선택이다. 건물에 아무리 훌륭한 장식·디자인을 설치해도 각각의 건물

이 개성만을 주장하고 상호 통일감이 없으면 정리된 워터프런트 경관을 창출할 수 없다.

워터프런트 개발을 하려고 하는 부지가 기존의 시가지에 가까운 경우에는 그들 주변의 건물이나 가로수와 조화되도록 디자인하는 것이 중요하다. 보스턴 도심지역의 노후화된 부지의 재개발에 따라, 집합주택으로 시작하여 변화한 뉴욕은 배후에 형성되고 있는 역사적 가로수와와의 일체화를 도모한 좋은 사례로 들 수 있다.

16세기 초에 창설된 보스턴에는, 긴 도시의 역사를 상징하는 것처럼 벽돌구조의 유서있는 건물이 현재도 많이 남아있고, 안정된 가로를 형성하고 있다. 뉴욕에서는 부지내에 오래된 창고를 복원해서 이용하는 것과 함께, 새롭게 건설된 4동의 타운하우스도 벽돌 구조로서 후배지의 배경과 조화되도록 배려되고 있다.

볼티모어(Baltimore)의 앵크리지 마리나(Anchorage Marina)의 경우 마리나를 병설한 저층집합주택의 개발사업이지만, 그 주변지역에 입지되고 있는 주택, 창고, 공장과의 통일을 도모하도록, 다색(茶色)벽돌에 따라 만들어지고 있다.

자연이 풍부한 워터프런트 개발에서는 주변의 자연환경 중에 녹아있는 디자인을 하는 것이 필요하다.

예를 들면, 뉴욕교외의 스탠포드 지역의 경우는 워터프런트의 자연의 즐거움을 적극적으로 도입한 사무소개발이 좋은 예로서 알려지고 있다. 여기에서는 건물의 고도를 6층까지로 억제함과 동시에 외장재에 옅은 색의 벽돌을 이용하고 있다.

또, 창틀도 목조로 하는 등 알루미늄이나 철의 광택이 있는 소재를 사용하는 것을 피하고, 자연에 동화되도록 계획되어지고 있다.

또한 신규개발에서 있는 것처럼, 상업, 업무, 주거로 되는 소규모적인 복합이용개발 경우, 전통건물을 그대로 재현시키거나 건물 외벽은 판자판, 비닐판, 벽돌을 사용하는 등 마치 옛날부터 그 장소에 있는 것처럼 디자인된 사례도 많다.

미국 롱비치 해안 워터프런트에서 개발된 쇼라인 브릿지는 빅토리아 왕조풍의 디자인에 따라 정리되고 있다. 부지 내에 건설된 10동의 상업시설은 전부 목조이고, 외벽은 옅은 색으로 판자판으로 축조되어 있다.

밴쿠버(Vancouver)의 그랜빌 아일랜드(Grandville Island)의 경우는 공장이나 창고로서 이용되어진 장소를 상업과 레크레이션 장소로서 재개발한 사례이다. 여기에서는 공업으로 이용되어진 옛날의 섬 자취가 남아있기 때문에, 건물의 외벽에 전통적으로 사

용되어진 화장 회반죽이나 함석의 골함석이 사용되었고, 또 공장 등에서 잘 보여지는 적색이나 황색이 건물의 내외에 사용되었다.

(2) 스카이라인의 통일

수역과 육역을 나누는 물 경계선과 동일하게 건물의 윤곽인 스카이라인도 육(건물)과 공간을 나누는 경계가 된다. 워터프런트의 경관은 아주 가까운 거리에서 보는 근경보다도, 수상이나 건너편 강에서 보는 원경·중경이 큰 비중을 갖고 있으므로 건물의 상세함과 아울러, 스카이라인 등의 경관의 골격을 형성하는 요소도 중요한 의미를 가지고 있다.

워터프런트 개발에서 스카이라인의 통일이란, 수역에서 육역을 본 경우의 건물의 윤곽이 어떻게 아름답게 형성되어있는가 또, 배후의 건물 스카이라인과 어떻게 어울리고 있는가 하는 것이다.

시애틀의 워터프런트는 도심지역의 전면에 위치하는 노후화된 부두군의 재개발에 의해, 시민에 개방된 상업, 레크레이션장을 형성하려고 하는 것이다.

남북지방으로 연결되는 약 20개의 부두 위에는 각각 목조 2, 3층 건물의 시설이 건설되고 있다. 대부분의 건물 중앙부가 일단 높게 된 지붕으로 되어 있고, 안쪽이 수역 방향으로 향하고 있다.

보스턴 도심지역의 워터프런트에 입지한 벽돌구조 건물도, 안쪽이 수역 방향을 향하고 있다. 이 외에도 집합주택이나 호텔 등도 주변의 건물과 같은 방향으로 지붕이 향하고, 스카이라인의 통일을 도모하고 있다.

이들의 사례에서처럼 스카이라인을 통일하는 것에 의해, 워터프런트에 지역적인 정리와 개성을 창출할 수 있다.

게다가, 스카이라인의 통일은 이해하기 쉬운 가로형의 형성에도 기여한다. 즉, 건물의 처마쪽이 항상 수면으로 향하도록 하는 장소에는 그 건물을 보는 것에 따라 어느쪽의 방향에 바다나 항만이 있는가를 이해할 수 있기 때문이다.

(3) 슬릿(틈새/Slit)의 확보

슬릿(Slit)이란, 건물사이 등에 설치되는 틈을 가리킨다. 워터프런트에서 Slit의 효용은 그 틈너머로 수역을 항상 보이게 함으로서, 물에 대한 의식을 높이는 것이다.

수역의 경관을 좋게 하는 슬릿(Slit)을 확보할 수 있는가 그렇지 않는가는 건물의 배치 계획과 밀접하게 관련된다. 워터프런트 개발계획은 어떻게 수변을 개방하고, 많은 장소에서 수변을 조망할 수 있는가를 궁리하는 것으로 된다. 그러나, 기상·해상 등 자연조건이나 프라이버시의 침해를 피하기 위해, 수면으로 향하여 개방하려는 계획이 곤란하게 되고, 내측으로 폐쇄되는 시설배치를 하지 않을 수 없는 경우에는 특히 슬릿(Slit)의 확보가 중요한 의미를 가진다.

샌프란시스코 반도의 선단부에 위치하는 39부두는 노후화된 부두의 재개발에 의해 2층의 데크 위에 만들어진 상업시설이다. 이 장소는 1년간 상당히 강한 해풍이 분다는 입지조건 때문에 각각의 점포는 접근로로 되는 중앙 광장을 둘러싸도록 배치되어 있다. 1층부분의 수변은 부두를 일주할 수 있도록 도보가 정비되어 있지만, 상점이나 레스토랑 서비스로서도 이용되고 있는 까닭에 쓰레기통이 배치되어 있는 등 결코 바람직한 현상은 아니라고 볼 수 있다.

따라서 이 시설에서 샌프란시스코 항이나 금문교(Golden Gate Bridge)라는 아름다운 해양경관을 즐기기 위한 방법은 레스토랑에 들어가 창 너머로 보는 다수의 장소에 설치된 Slit에서 보는 것이다. 특히, 2층에서 열린 슬릿(Slit)에서는 시점이 높은 위치인 곳도 있어서, 광대한 경관을 만끽할 수 있다. PIER39에서는 바다를 멀리 바라볼 수 있는 장소가 적기 때문에 Slit의 가치가 한층 더 돋보이게 한다고 생각할 수 있을 것이다. 또 너무 넓게 열린 해양경관은 자칫하면 싫증나게 하기 쉽게 되고, 오히려 극적효과를 높이기 위해 슬릿(Slit)을 설치할 필요가 있다.

주택지로서의 워터프런트 개발의 경우에는 개별건물의 창이 수면으로 향하고 있어서 열어두거나 정원으로서 이용되는 등 수변이 거주자의 개인적인 공간으로 되는 경우가 많다. 즉, 워터프런트에 지어진 주택의 친수성을 높이도록 하면, 필연적으로 수변의 토지는 거주자가 점유하는 것으로 되고, 주택지 가운데를 도는 접근로나 보행도로에서 수면을 바라보는 것이 어렵게 된다.

그러나 개별건축물의 연속적인 배치를 피하고, 주택사이에 적당한 Slit를 설치함으로써 곳곳의 물을 보는 장소를 확보할 수 있게 된다. 예를 들면 건축물이 수변에 직접 접하고 있어도, 주택의 가운데에서만 물을 볼 수 없는 것은 워터프런트에 입지한 의미를 반감시킬 것이다.

워터프런트에 준비된 어메니티를 주환경에 정교하게 활용한 좋은 사례로 샌프란시스코 교외의 포스터시티(Fostercity)에서는 저층집합주택을 분산배치하고, 주택사이에서 가능한 슬릿(Slit)부분에 수목을 식재하여 양호한 수변경관을 연출하고 있다. 또, 포틀랜드

드 목조주택의 사례의 경우 1층의 한쪽 구석에서는 필로티 장으로서 개방하고 배후의 보도에서 강의 수면을 바라 볼 수 있도록 Slit를 확보하고 있다.

(4) 전망의 확보

멀리 바라볼 수 있다고 하는 전망의 양호함은 위치나 방향의 인식에 도움이 되고, 이해하기 쉬운 가로를 형성하는 중요한 요소가 된다. 전망을 확보하기 위해서는 시선을 차단하지 않도록 하는 공간이 필요하고, 주로 도로와 수로가 그 역할을 다하게 된다.

위터프런트에서 전망의 양호함의 하나는 수면상에 어떠한 공간의 존재 자체에 기인한다.

또 하나는 전망의 양호함은 배후지에서 수면을 바람직하게 할 수 있다는 점이다. 단적으로 말하면, 수면을 바라보는 가로구성이 있는가 없는가 하는 것이다. 자연의 섭리로서, 물은 낮은 곳에 모인다. 물 경계선은 도시를 푸르게 하는 매우 명확한 경계이고, 수역은 도시의 이미지 골격을 형성하고 있는 것이다. 따라서, 수면을 관망할 수 있는 것은 한눈에 지형을 이해하고, 의식하에 어떤 도시 이미지와 조합시키는 것에 의해 도시 가운데에서 자신의 주거장소를 파악할 수 있다.

밴쿠버의 남쪽해안에서는 수변으로 향해 완만하게 내리막의 지형으로 되어있고, 가로는 곧장 물로 통하고 있다. 그리고 가로가 수변에 마주치는 장소에서는 시선이 방해되지 않도록 시설을 배치하거나 식재 등도 하지 않고, 배후지에서 수면으로의 전망을 확보하고 있다.

(5) 조망의 확보

위터프런트에서는 넓은 범위에서 수역을 조망할 수 있도록 배려해야 한다. 왜냐하면, 위터프런트의 양호한 수변경관은 전부 도시생활자에게 공동의 재산이고, 그것을 일부 한정된 사람들에게 독점되도록 해서는 안된다.

시시각각 변화하는 수면은 실로 다양한 표정을 가지고 있다. 이와 같은 아름다운 수변의 경관을 많은 장소에서 조망할 수 있도록 하기 위해서는 다양한 기법이 필요하다.

첫째 원칙은 수변 근접지에는 배후 시가지의 조망을 저해하는 고층 건물을 짓지 않고, 가능한 높이를 낮게 억제하는 노력을 해야한다. 밴쿠버의 경우 부두에 있는 중요부분을 고층의 호텔로 배치하고, 부두의 선단부는 저층의 회의장으로 함으로써, 배후의 시가지에서 바다를 바라보는 조망을 확보하고 있다. 유니온 와-후 호텔에서조차 지가가 높은 도

심의 재개발에도 관계없이 새롭게 건설된 다운하우스는 지붕이 있는 부분을 포함한 3층건물의 저층건축으로 되어있고 시가지에서 항만으로의 조망을 저해하지 않도록 배려하고 있다.

지형을 잘 이용할 수 있으면, 넓은 범위에서 수면으로의 조망을 확보하기 쉽다. 로스엔젤레스 교외의 경우 언덕지형을 정교하게 이용한 주택개발의 예이고, 경사면에 건설된 많은 주택에서 커뮤니티의 중심에 위치하는 인공호수를 조망할 수 있다. 여기에서는 인공호수를 조성할 때 발굴한 토사를 이용하여 택지조성을 하고 있다.

또한 지구마다 설치된 상세한 토지이용과 고도규제에 의해 보다 높은 조망의 배려가 되고 있다. 즉, 고층 건물은 높게 지어지지 않고, 수변에 가까운 장소에는 저층으로 한정하고 있다.

평탄한 지형의 경우는 인공지반이나 성토에 따라 지반의 높이를 높이고, 조망을 확보할 수 있다. 코네티컷주 마이아나스강(Mianus River) 강변에 집합주택개발의 경우 1층을 필로티 형식의 주차장으로 이용하고, 주호는 콘크리트의 인공지반 위에 축조하였다.

어느 정도 고층으로 될 수밖에 없는 경우에는 건물을 Setback(벽면을 뒤로 후퇴)시키는 것에 의해 수면으로의 조망을 확보할 수 있다. Setback에 의해 건물의 고층부분에 시계를 확보할 수 있는 공간이 생기기 때문이다.

뉴욕의 루즈벨트섬에서는 한정된 부지의 가운데 다수의 사람들을 살게 하고, 약 8할의 주택에서 이스트 강을 조망할 수 있도록 하는 것이 큰 하나의 테마였다.

그 때문에 해결책이 Setback시킨 고층주택의 공급이었다고 말할 수 있다. 물의 배치에 의해서도, 조망이 확보되기 쉽게 된다. 예를 들면, 샌프란시스코 교외의 경우, 가구를 조금씩 늘어 배치계획이 되고 있고, 직접수변에 접하지 않는 주호에서도 수면이 보여질 수 있도록 배치시키고 있다.

(6) 식재의 촉진

도시속의 녹지는 그 대부분이 인위적으로 식재시킨 것이라고 생각하면, 실제의 자연이라고는 말할 수 없다. 그러나, 도시생활자에 윤택함을 주는 가장 적절한 환경장치의 하나라는 것은 확실하다. 철과 콘크리트로 굳어진 인공적인 도시의 표정을 완화시키는 것과 동시에 휴식의 장을 제공해 준다.

바다와 하천은 도시에 남겨진 유일의 실제 자연이다. 실제의 자연이지만 오히려, 호수

나 홍수 등 이러한 이상 현상도 있지만, 녹지와 같이 도시에서는 환산할 수 없는 환경 장치도 있다. 물과 녹지가 하나로 된 워터프런트는 양자의 상승작용에 의해 매우 어메니티가 풍부한 환경과 아름다운 경관을 형성할 수 있다.

포틀랜드의 경우, 물과 녹지가 서로 어우러지는 것에 의해, 오히려 훌륭한 환경과 경관을 창조할 수 있는가를 생각해 왔다. 여기에서는 부지전체를 받아들일도록 다양한 종류의 수목과 초화가 풍부하게 식재되어 있다. 강을 거슬러 올라간 건너편 해안에도 자연의 수목들이 번성하고 물과 녹지가 융합한 양호한 워터프런트 경관이 현출되고 있다. 또, 적절한 식재에 의해, 주호의 사생활도 확보되고 있다.

워터프런트에서 식재의 중요성은 호안(護岸)의 표정이 경관적으로 우수하지 않는 경우, 특히, 하천이나 수로 등, 물의 흐름이 빠른 곳에서는 호안의 형상이나 재료가 상당히 한정되기 때문에, 아름다운 디자인을 설치하지 않는 경우이다. 그때 딱딱하게 되기 쉬운 수변의 표정을 식재에 의해 조화롭게 할 수 있다.

동경도 품천구(東京道・品川區)의 8호파크타운은 운하에 접해 세워진 주택개발 사례로 망실판이나 콘크리트로 호안이 형성되어 있다. 그러나, 수변에 식재된 잔디나 수목에 의해 워터프런트의 경관이 딱딱하고 단조롭게 되는 것을 피하고 있다.

수목은 강한 햇살을 완화하고, 옅은 나무는 햇살을 다소 차단하여 나무그늘을 만들고 있다. 샌디에고항에 접한 시 포트 브릿지(Sea Port Bridge)에는 항만을 조망할 수 있는 플라자(Plaza)가 수변에 설치되어 있다. 여름에는 캘리포니아의 강렬한 햇살이 비취지지만, 주위에 배치된 큰 수목에 의해 차단되고, 나무그늘 가운데에서 워터프런트의 경관을 만끽할 수 있다.

식재로 이용되는 수목의 종류에 따라 개성적인 경관을 창출하는 것도 가능하다. 주로 해양레크레이션 거점으로서의 성격이 강한 샌디에고 근처의 섬에서는 수변을 신선한 녹색의 잔디로 하는 동시에, 야자나무 등 남방계로 수목을 식재하고 있다. 그것에 의해 남국적인 정세를 충분히 나타내고, 레저의 공간으로서 섬의 성격을 정확하게 표현하고 있다.

도시의 워터프런트는 철도나 도로 등과 같은 대규모의 물리적인 시설로 인해 수변과 시가지가 분리되어지는 것이 많이 있다. 그와 같은 휴먼스케일을 넘어서는 인공물의 표정을 조화시키는 경우도, 식재는 중요한 역할을 다한다. 예를들면, 샌프란시스코의 경우 고가 2층식의 고속도로가 부설되고 있지만, 그 각각부분에 담쟁이덩굴을 덮는 것에 의해 워터프런트로 사람을 유도시키는 경관적 배려가 되어있다.

이상과 같이 식재는 워터프런트에서의 경관을 보다 한층 돋보이게 하는 것이지만, 한편으로는 식재에 의해 수변으로의 전망이나 조망을 저해해서는 안된다는 것이다. 워터프런트의 식재는 수목의 종류(높이나 가지길이)와 그들을 심는 장소를 충분히 고려하는 것이 필요하다. 밴쿠버의 남해안에서는 풍부한 식재가 되어있지만, 주호의 전면이나 수면을 통하는 가로 등, 수변으로의 조망을 확보해야하는 장소에는 필요 이상의 수목은 식재를 하지 않고 있다.

1. 미국 시애틀 항만

미국 북서부 워싱턴주의 중심도시인 시애틀은 19세기 후반 목재와 석탄 수송, 알래스카로 향하는 Gold Rush의 관문으로 발달. 1970년대부터 시애틀은 항만기능을 종합한 Harbor Island 조성과 함께 엘리엇만의 노후화된 부두시설들을 재개발하여 친수공간으로 조성하였으며 현재 미국에서 가장 쾌적한 도시로서 상주인구 55만명이며 도시의 80%가 엘리엇만을 중심으로 물에 접해있고 총310km 친수공간이 개발되었다.

엘리엇만의 재개발은 새로운 형태의 친수공간, 휴식 및 레저공간 조성을 목적으로 'Harborfront Public Improvement Plan'을 수립하여 도심과 워터프런트 재구성, 해양이미지 강화, 일반인 접근성 향상 등을 목표로 시도되었다.

엘리엇만의 버려진 피어들에는 상업시설, 주거시설, 관공서, 크루즈 터미널, 마리나, 컨벤션센터, 아쿠아리움 등이 복합하여 들어섰고 해안산책로를 따라 유서 깊은 스트리트카 (전차)가 운행되고 있다.

피어70 : 선박 유류보급소에서 해변공원과 조각공원으로 개발

피어69 : 석탄부두에서 고속페리터미널로 개발

피어67/68 : 석탄 및 곡물부두에서 해상호텔로 개발

피어64~66 : 화물부두에서 마리나, 크루즈터미널, 컨퍼런스센터,

해양기념센터, 상업시설, 레스토랑으로 개발

피어54~59 : 화물부두에서 아쿠아리움, 해상레스토랑, 쇼핑센터,

관광페리 터미널, 해변공원, 숙박시설로 개발

워터프런트 배후에는 주거단지, 상업시설, 야구장, 미식 축구장 등이 조성되었고 지금도



<그림 III-7> 미국 시애틀 항만-1



<그림 III-8> 미국 시애틀 항만-2

'Waterfront Stakeholders Group'이 구성되어 조정위원회를 거쳐 재개발추진 중이다.

2. 영국 카디프 항만

카디프항은 1790년대 산업혁명으로 인해 영국 웨일즈 남부 탄광지대에서 채굴한 철과 석탄을 수송하는 항구로서 발달하였다.

1830년대부터 1900년대 초까지 항만에는 여러 개의 도크가 만들어졌고 도크를 주위로 철강 회사가 들어섰으며 약 50개국에서 온 선원들의 커뮤니티가 형성되었다.

1880년대에는 카디프가 웨일즈에서 가장 큰 도시로 성장하였으며 세계에서 가장 많은 석탄을 취급하는 항만이 되었고 1차 세계대전 직전에 피크를 이루었다.

2차 세계대전 후에 석탄수요가 급감하여 항만은 쇠퇴해갔으며 1960년대에 석탄항만으로서는 기능은 끝이 났고 1978년 철강회사마저 문을 닫았다.

1980년대 초까지 카디프항은 버려진 땅으로서 황폐해진 도크와 더러운 개펄만 남았으며

1987년 4월 카디프와 인근 페날스(Penarth)지역의 황폐한 330만평 규모의 도크랜드를 재개발하기 위해 영국 정부의 'Urban Development Program'의 일부로서 'Cardiff Bay Development Corporation'이 세워졌다.

총사업비 24억 파운드(약 5조원)가 소요되어 항만 부지에 주거시설, 해변공원, 상업시설, 레저시설, 산업시설, 교육시설 등의 복합개발로 100만평의 개펄을 매립하였고 해양 레저스포츠활동을 위해 카디프만 입구를 막아 60만평 규모 정온수역을 확보하였다.

2000년 3월 31일 'Cardiff Bay Development Corporation'이 해체되고 개발 및 관리 기능이 'Cardiff Harbour Authority'로 넘어갔다.

현재 카디프 항만재개발을 상징하는 Wales Millenium Center(국제아트센터) 건설중이며 7억 파운드(약 1조5천억원)가 소요되는 International Sports Village를 7년간 건설예정이고 19세기 후반에 지어진 3개 드라이 도크를 친수공간으로 재개발할 예정이다.



<그림 III-9> 영국 카디프 항만-1



<그림 III-10> 영국 카디프 항만-2

향후 도심과 항만친수공간을 연결하는 경전철시스템, 13km에 이르는 해변산책로, 바다와 강을 연결하는 수상교통시스템을 개발할 계획이다.

3. 일본 요코하마 항만

요코하마는 140년 전에 작은 어항으로 개항하여 지금은 일본의 국제무역과 국제관광을 대표하는 항만도시임. 1951년까지 국가주도의 항만개발사업이 진행되다가 그 후 요코하마시 항만국의 주도하여 항만공간을 친수공간으로 개발 요코하마의 워터프런트는 미나토미라이21지구(신항지구포함), 오산바시, 야마시다공원, 항의 전망 공원 등 각기 특색이 있는 지역으로 구성되어 서로 잘 조화됨. 특히 전철역인 사쿠라기초역에서 항만 전망공원의 전망탑까지 수변에 산책로가 잘 연결 구성되어 있으며 신항지구의 아카렌가창고, 1910년대에 만들어진 철교, 범선 니혼마루와 여객선 히카와마루 등을 보전 활용하여 요코하마의 역사성이 살아있는 워터프런트이다.



<그림 III-11> 요코하마 항만-1



<그림 III-12> 요코하마 항만-2

또한 요코하마 개항의 역사적인 장소인 오산바시에는 2002년 월드컵 행사에 맞추어 국제 크루즈선 터미널을 개장하였는데 터미널지붕은 야마시다공원과 연계한 녹지 공간으로 조성 시민에게 개방하고 있다.

3.3 국내 사례 분석

1. 전남 강진군 마량항

위치: 전남 강진군 마량면 마량리 987

특색: 해양수산부가 어촌관광 활성화를 통한 어업의 소득원 개발을 위해 추진 중인 어촌관광모델 3가지 사업 중 ‘I 모델’인 어촌어항 복합공간조성 시범사업 어항이다. 기존의 어항을 재개발하여 관광항구로 만든 첫 시도인 것이다.

마량항 조성사업은 총사업비 112억원을 투입해 지난 2005년 2월에 착공해 지난 13일 (1년7개월) 준공한 공사로 미래지향적이고 사회, 문화, 복지, 관광시설을 구비한 어촌정주생활권의 중심이 될 수 있도록 어촌과 어항이 어우러진 복합공간으로 개발됐다. 목포해양청은 기존 3곳의 방파제를 대폭 리모델링해 주변 경관을 감상할 수 있는 데크시설과 야외무대, 산책로, 야간경관 시설 등을 설치했다.



<그림 III-13> 강진 마량항-1



<그림 III-14> 강진 마량항-2

100m 길이의 '하방파제' 끝 잔교 위에 조성된 300여평의 원형 야외무대는 300여명의 관객이 각종 공연 등을 감상하거나 즐길 수 있는 이른바 '바다위 무대'로 멋진 풍경을 연출하고 있다. 청자모양의 바닥 무늬 등 남도의 특색을 살리려 노력한 모습을 볼 수 있다.

또 '중방파제'(길이 320m)에는 '소나무동산'을 시작으로 '시비 조형물', 높이 3m의 '전망테크', 파도, 물고기 벤치와 LED 램프를 활용한 '빛의 수로', '소형 야외무대'가 설치되어 관광객들의 눈길을 끈다. 갈매기 모양의 가로등, 여기에 '동방파제'(길이 270m)는 자연경관을 감상하면서 낚시를 즐길 수 있는 공간이 마련됐다.



<그림 III-15> 강진 마량항-3



<그림 III-16> 강진 마량항-4

마량항은 남도의 아랫자락에 위치한 항구이다. 본래의 어항을 대규모 자본을 투입하여 관광항으로 변화하려 노력한 모습들이 곳곳에서 보인다. 정부의 어항에 대한 적극적인 개발의지를 표출한 첫 작품인 셈이다. 그러나 몇 가지 취약한 부분을 지적하지 않을 수

없다.

첫째로 관광항을 목표로 만든 3종류의 방파제들이 재료의 선택과 사후관리가 엉망이라는 점이다. 중방파제의 LED램프의 빛의 수로는 유리재질의 마감재를 사용하였는데 곳곳에서 유리가 깨어지고 부서진 것을 볼 수 있었다. 바닷가에 짓는 건축물임에도 불구하고 재료의 선택이 신중하지 못하였다고 생각한다. 빠른 보수를 통해 항구의 이미지 관리가 필요하다. 두 번째, 3가지 방파제가 인근 지역과 많은 괴리감을 느끼게 한다. 원래 어항과 방파제는 전혀 맥락이 다른 것으로 비춰져서 어색하고 활발한 어항의 분위기를 망치고 있다는 느낌이었다.

우리나라에서 처음 만들어진 관광항인 마량항. 나름의 장점을 지니고 있는 항구이지만 정작 3가지의 방파제를 빼 놓고는 관광을 위해 마련된 부대시설들이 너무나 부족했고, 가까운 도서로 출발하는 바지선들만이 바빠 채비를 하고 있었다.

3.4 항만 재개발 관련 법규 및 계획 검토

1. 항만 재개발 관련법

항만 재개발의 공간적 범주에 해당되는 연안역, 즉 연안과 관련되는 공간 및 이용행위 등과 관련된 법령은 약 51개가 있는데, 해양수산발전기본법을 비롯한 기본법이 6개이고 공유수면매립법을 비롯한 개별법이 45개이다. 이를 연안관리의 부문별로 구분하여 정리하면 <표 IV-1>과 같다.⁹⁾

< 표 III-6 > 연안관리관련 국내법제 현황

부처별	기본(정책)법	공간이용 및 질서유지	자원 및 시설	환경·재해관리
해양수산부 (17)	· 해양수산발전 기본법 · 연안관리법	· 공유수면매립법 · 공유수면관리법 · 해운법 · 개항질서법	· 항만법 · 수산업법 · 어업자원보호법 · 어항법	· 해양오염방지법

9) 관련 법률의 현황은 해양수산부(1999. 8.)의 자료를 참조하였으며, 이후, ‘어장관리법’의 제정(2000. 1. 28), ‘국토기본법’의 제정(2002. 2. 4), 국토건설종합계획법, 국토이용관리법 및 도시계획법이 통합되어 ‘국토의계획및이용에관한법률’의 제정(2002. 2. 4), 해양개발기본법을 대신한 해양수산발전기본법의 제정(2002. 5. 13) 사항까지 감안하였다.

		· 해상교통안전법 · 수로업무법 · 해난심판법 · 수상레저안전법	· 해저광물자원 개발법 · 어장관리법	
환경부 (10)	· 환경정책기본법		· 수도법	· 수질환경보호법 · 자연환경보호법 · 환경영향평가법 · 자연공원법 · 독도등도서 보전법 · 폐기물관리법 · 호소수질관리법 · 습지보전법
건설교통부 (6)	· 국토기본법	· 국토계획및이용법률 · 산업입지개발법	· 하천법 · 골재채취법 · 유통단지개발 촉진법	
농림부 (6)	· 농업기본법	· 농어촌정비법 · 산림법		· 사방사업법 · 방조제관리법 · 농어업재해 대책법
산업자원부 (4)		· 공업배치및공장 설립법	· 염관리법 · 전원개발특례법 · 광업법	
문화관광부 (3)	· 관광기본법		· 관광진흥법	· 문화재보호법
행정자치부 (2)			· 도서개발촉진법	· 자연재해대책법
국방부 (2)		· 해군기지법 · 방어해면법		
외교통상부 (1)		· 영해및접속수역법		

주 : 환경영양평가법 : 환경 · 교통 · 재해등에관한영향평가법

1) 국토기본법

2002년 2월에 제정된 국토기본법은 국토에 관한 계획 및 정책의 수립 · 시행에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 국토의 건전한 발전과 국민의 복리향상에 이바지함을 목적으로 한다.

국토기본법은 국토종합계획이 다른 법령에 의하여 수립되는 국토에 관한 계획에 우선하며 그 기본이 된다고 규정하고 있어 동 계획이 국토와 관련하여 기본계획인 동시에 상위계획임을 명확히 규정하고 있다.

한편 국토의 계획 및 이용에 관한 법률은 국토의 이용개발 및 보전을 위한 계획의 수립 및 집행 등에 관하여 필요한 사항을 정함으로써 공공복리의 증진과 국민의 삶의 질을 향상하게 함을 목적으로 한다. 이러한 목적 실현을 위해 도시계획을 비롯한 관련 계획을 수립하고 토지의 용도를 구분하여 건축물의 용도, 건폐율, 용적률, 높이 등을 제한하는 용도지역제를 도입하는 등 매우 구체적인 실천 규정을 갖고 있다.

2) 연안관리법

우리나라는 1999년 연안관리법을 최초로 제정하였다. 주요내용은 연안의 관리범위 설정, 연안 이용 현황조사, 연안 통합관리계획 수립, 연안 정비계획수립 등이 있다.

연안관리법 제1장(총칙) 제2조(정의)에 의하면 연안은 연안해역과 연안육역으로 정의하고, 연안해역은 바닷가(만조수위선으로부터 지적공부에 등록된 지역까지의 사이)와 만조수위선으로부터 영해의 외측한계까지의 바다를 포함한다.

연안육역은 무인도서, 연안해역의 육지쪽 경계선으로부터 500미터(항만법에 의한 지정항만, 어항법에 의한 제1종 어항 및 제3종 어항 또는 산업입지및개발에관한법률에 의한 산업단지의 경우에는 1천미터) 범위안의 육지지역(하천법 제2조제1항 제2호의 규정에 의한 하천구역을 제외)으로서 연안관리법 제5조의 규정에 의한 연안통합관리계획에서 정한 지역을 말한다.

연안해역은 ‘만조 수위선으로부터 영해의 외측 한계까지의 바다와 바닷가’로 하고, 연안육역은 지정항만, 1·3종 어항, 산업 단지는 연안해역의 경계선으로부터 1,000m, 그 밖의 지역은 500m로 하였다.

그러나 연안관리법상의 연안의 공간적 범위인 최대 1,000m 거리 기준에 의한 육역범위 설정은 우리나라 연안 토지이용 실태와 부합되지 않아 개선해야 할 과제로 부각되고 있다.¹⁰⁾

또한 연안관리법은 국토의 일부인 연안의 바람직한 이용·보전 방향을 설정하고 계획을 통해 개발의 조정 또는 보전방안을 제시하도록 하고 있지만 기존의 용도지역과 상충되는 계획을 수립할 수 없는 실정이다.

10) 황성수(2000)

이는 연안관리법(제6조)에서 연안관리계획 수립시 기존의 법률에 의한 계획을 존중하여 계획을 수립토록 하고 있으며, 국토의계획및이용에관한법률(제8조)에서 다른 법률에 의하여 토지이용에 관한 구역 등을 지정하고자 하는 경우에는 당해 구역 등의 지정목적이 이 법에 의한 용도지역, 용도지구 및 용도구역의 지정목적에 부합되도록 하여야 한다고 직접 명시하고 있기 때문이다.

특히 연안관리지역계획 수립시 연안의 기능별로 구체적인 관리방향을 설정하기 위해 연안관리지역계획 수립지침에서 정하고 있는 기능별 연안구역의 설정은 법적인 규정이 없기 때문에 국토의계획및이용에관한법률의 용도지역을 따를 수밖에 없다.

또한 연안관리법은 연안육역과 연안해역을 일체로 보고 있으며, 연안자원과 공간의 보전·이용·개발을 위한 사항을 규정하여 연안환경을 보전하고 연안의 지속가능한 개발을 강조한다는 측면이 강하다.

다만, 연안관리법 제6조에서는 타 법률에 의한 기존 계획을 존중함과 동시에 연안환경을 보전하고 연안의 지속 가능한 개발을 위하여 필요한 경우에는 기존 계획의 변경을 요청할 수 있도록 하고 있어 필요에 따라서는 도시계획을 비롯한 관련 계획의 변경을 가능하도록 하고 있다.

국토기본법과 연안관리법은 목적의 실현을 각 개별법에서 관장하고 있어 계획의 실천을 위한 구속력이 없다는 공통점이 있으나 연안관리법이 국토의 일부인 연안을 관리대상으로 하는 반면 국토기본법은 국토의 전체를 관리대상으로 하고 있는 점에서 큰 차이가 있다고 할 수 있다.

3) 항만 및 주변공간의 지속적 이용에 관한 법률(2007년 제정예정)

이 법은 노후 및 유희항만시설과 그 주변공간에 대해 체계적이고 계획적으로 재개발함으로써 도시기능을 포함한 기존 항만기능의 재편과 배후도시기능의 조화를 통하여 연안 및 항만의 지속가능한 개발과 효율적 이용을 도모하고 국민경제에 기여함을 목적으로 한다.

여기서 항만재개발구역은 항만재개발사업을 계획적으로 시행하기 위하여 항만재개발기본계획에서 정한 구역 및 수역 등을 말하며, 항만재개발사업은 항만재개발구역내에서 시행하는 항만시설 및 주거·교육·휴양·관광·문화·상업·체육 등에 관한 사업으로 정의하고 있다.

항만재개발 사업기본계획에 대해서는 해양수산부장관이 노후 및 유희항만시설과 그 주변공간의 지속가능한 개발과 효율적 이용을 위하여 항만재개발계획 심의회의를 거쳐 대통령이 정하는 바에 따라 10년 단위로 항만재개발 기본계획을 수립하도록 되어있다. 이 계획에는 항만재개발사업의 기본방향, 항만재개발사업의 범위 및 항만재개발사업 예정구역에 관한 사항, 항만재개발사업에 따른 항만기능의 정비에 관한 사항, 토지 이용계획 및 교통계획, 공급 처리시설 및 공원녹지 계획, 항만재개발사업의 개요 등이 포함되어야 한다.

이 법에서는 항만시설 외에 그 주변지역 범위에 대한 명확한 규정이 없어서 현재 추진 중에 있는 북항 재래부두 재개발 사업과 같이 재래부두 인근 지역에 대한 재개발 추진에 어려움이 많았던 것이 한계였다.

그러나, 최근 항만 재개발시 배후도심과의 조화로운 개발을 위해 필요하다고 인정될 때 주변지역을 재개발 대상에 편입할 수 있으며, 그 경우 편입 면적은 기존 재개발 지정항만구역 면적의 1/2 이내이며, 편입 면적의 2/3 이상에 해당하는 토지 소유자의 동의 등 두 가지 요건을 갖추도록 하는 내용이 포함되도록 추진중에 있다.

2. 관련계획

1) 부산광역시 연안관리지역계획

부산광역시 연안관리지역계획에서의 부산의 연안권역을 크게 3개 대권역으로 구분한다. 우선, 동부산권은 기장군, 해운대구가 해당되며, 중부산권은 수영구, 남구, 동구, 영도구, 서구, 사하구 그리고 서부산권은 을숙도와 강서구 지역으로 구분하고, 5개 중권역으로 구분하여 개발방향을 제시하고 있다.

< 표 III-7 > 부산광역시 연안관리지역계획 권역구분

대권역	중권역	소권역	지구구역
I. 동부산권 (효암리 시계~ 수영강)	I-1. 일광권역(일광면)	I-1-가.	고리지구 : 효암리 시계~장안천(월내교)
		I-1-나.	임랑지구 : 장안천~좌광천(임랑교)
		I-1-다.	문동·동백지구 : 좌광천~동백리 경계
		I-1-라.	일광만 지구 : 이천리 경계~학리(일광면경계)
	I-2. 기장권역(죽성~ 공수 기장군경계)	I-2-가.	대변지구 : 죽성(기장읍경계)~대변항(대변리 경계)
		I-2-나.	연화지구 : 연화리(신암)~연화리(오랑대)
		I-2-다.	시랑지구 : 시랑리(오랑대)~기장군경계
	I-3. 해운대권역 (송정~수영강)	I-3-가.	송정지구 : 송정천(구경계)~고두뚝바위(송정동 경계)
		I-3-나.	해운대지구 : 고두뚝바위(중동경계)~동백섬(동백교)
I-3-다.		수영만 매립지구 : 동백교~수영강(수영1호교)	
II. 중부산권 (수영강~ 하단 낙동강 하구둑)	II-1. 광안리권역(수영강~ 부산도시가스)	II-1-가.	민락 매립지구 : 수영1호교~민락회센터
		II-1-나.	광안리해수욕장입구 : 민락회센터~삼익비치타운앞
		II-1-다.	남천주거단지지구
	II-2. 이기대권역(남구 LG매트로시티 ~동천)	II-2-가.	이기대지구 : LG매트로시티~신선대유원지
		II-2-나.	신선대부두지구 : 신선대유원지~중앙동제1부두
	II-3. 도심권역(동구, 중구)(동천~자갈치 중구경계)	II-3-가.	북항지구 : 동천(동구경계)~중앙동제1부두
		II-3-나.	도심지구 : 부산본부세관~자갈치중구경계
	II-4. 영도권역 (영도구전역)	II-4-가.	청학지구 : 한진중공업~하리항
		II-4-나.	태종대·절영대지구 : 하리항~제2송도삼거리
		II-4-다.	대교지구 : 영도여상~봉래동대선조선
	II-5. 보조항권역 (서구,사하구) (자갈치사거리~ 하단낙동강하구둑)	II-5-가.	남항지구 : 자갈치 사거리~한진매립지
		II-5-나.	송도지구 : 거북섬~암남공원(두도)
		II-5-다.	감천만 [㉠] 지구 : 암남공원남측 남측방파제~동양시멘트 북측서구경계
		II-5-라.	감천만 [㉡] 지구 : 대한수산(사하구경계)~거북섬 동측방파제
		II-5-마.	다대지구 : 거북섬유원지~다대포해수욕장
II-5-바.	신평·장림지구 : 다대1동 다대실내수영장~하단 낙동강 하구둑		

대권역	중권역	소권역	지구구역
Ⅲ. 서부산권 (을숙도~ 가덕도)	Ⅲ-1. 낙동강권역 (을숙도~ 삼성자동차북측)	Ⅲ-1-가	을숙도지구 : 을숙도하단부
		Ⅲ-1-나	명지지구 : 명지새동네~강서경찰서
		Ⅲ-1-다	녹산지구 : 녹산교~삼성자동차북측
	Ⅲ-2. 공단권역 (삼성자동차~ 녹산공단시경계)	Ⅲ-2-가	신호공단지구 : 삼성자동차북측~신호지방산업 단지 서측 경계
		Ⅲ-2-나	녹산공단지구 : 폐기물처리장(공사중)~녹산공단서측 시경계
	Ⅲ-3. 가덕도권역 (가덕도~눌차동)	Ⅲ-3-가	공원지구 : 눌차공원~대항공원
		Ⅲ-3-나	신항만배후지구 : 새마지~백옥포
		Ⅲ-3-다	천성·대항지구 : 백옥포~대항항

출처: 부산광역시 연안관리지역계획(2006)

2) 친수여가공간이용계획(부산광역시, 1995~2011)

이 계획의 목적은 첫째, 21세기 환태평양의 관문으로서 부산의 기능성 및 상징성을 소생시켜 세계속의 첨단해양도시로서 토대 마련하고, 둘째 해안의 자원성에 의거하여 친자원적 해안이용을 위한 기본방향 및 골격 설정, 셋째 시민의 다양한 여가욕구에 대응하여 다양한 여가·레크레이션 이용선택에 기여하는 일상적 친수공간 확충을 위해 수변 및 해면개발계획 수립이다.

주요 워터프런트 계획 내용으로 영도 운동장 부지의 경우, 해안자원을 기반으로 한 해안 요양 휴양지의 개발 유형으로 해양을 배경으로 심신의 피로를 해소시키는 체류형·목적지형 가족단위 해안휴양으로 계획되어 있다.

다대포 지구는 해안친수시설을 바탕으로 한 다목적 어린이 놀이·자연학습장의 개발로써 가족단위의 일상형·주말형 휴식·산책·놀이·자연채집 등의 이용 형태를 고려하였다.

해면부에 대한 주요 개발계획으로 송도 거북섬 공유수면의 경우, 소형 요트항을 갖추고 대생활권의 외래방문객을 위한 도심비즈니스형 해상호텔 개발유형으로 부산 방문 외래객의 단기체제형 경유지, 요트 이용객의 중계 기착지 및 대생활권 주민의 준 관광활동 등으로 계획되어 있다.

영도 하리항 일원은 중심시가지와 인접한 해상 콘도미니엄을 갖춘 종합휴양지의 개발 유형으로 단기체제형, 경유형 관광여가 및 대생활권 주민의 주말여가활동 등의 이용을 고려하였다.

3) 항만재정비계획(해양수산부, 1999.12)

항만재정비계획에서의 기능재배치 목적은 크게 6가지로 요약된다. 첫째, 부두의 기능재조정을 통하여 부두의 처리능력을 증대시켜 증대하는 물동량을 처리하여 부족시설의 완화 및 해소이다. 둘째, 부두별 기능을 특화하고 화물별 전용부두를 증대시킴으로써 부두의 운영생산성을 제고시키는 것이다. 셋째, 항만기능과 도시기능의 조화로써 주거지역 및 사무지역에 인접해 있는 공해성 화물의 처리부두를 도심외곽으로 이전시키고 청정화물 처리부두로 활용한다. 넷째, 주변환경과 도로여건 등을 고려하여 그에 적합한 부두시설을 조성한다. 다섯째 효율적인 수송체계를 확립한다. 여섯째 충분한 배후공간의 확보를 통한 동북아 중심항만 및 자유 무역항으로 육성이다.

기능재배치의 기본방향으로 북항은 우리나라 상업항의 중추적 기능을 수행하는 항만으로 계속 활용, 기존 부산항 개발계획을 수용(컨테이너 부두 개발계획등), 도시기능을 위한 공간 확보, 석탄 및 고철을 취급하는 7부두를 Clean Cargo부두로 전환, 주거지역에 인접한 공간을 해양문화공간으로 활용하는 것 등이다.

남항은 어항기능 유지하고, 감천항은 북항의 시설능력을 초과하는 잡화 및 컨테이너 화물을 수용하고 수산물, 연안화물 등 산화물전용부두 처리기능이 복합된 다목적 항만으로 개발, 원양어업기지 및 중소 조선단지 계획, 민간투자에 의해 주도적으로 개발되는 항만으로의 개발 등이다.

다대포항은 시멘트, 목재, 철재, 일반잡화 전용부두를 건설, 부산북항 확장한계 보완하고, 수산물 등 일부 잡화처리 기능을 부여하였다. 본 연구 범위에 포함되는 부두의 기능 재배치 내용을 살펴보면 다음과 같다.

< 표 III-8 > 해양수산물 부산항 재정비 계획('99.12)

부두명	내 용
연안 여객부두	<ul style="list-style-type: none"> • 제1부두의 우측에 위치해 있음. 현재 6,000톤급 1선석, 4,000톤급 1선석, 3,000톤급 1선석 및 1,000톤급 1선석이 운영되고 있음. 연안 카페리선도 이용하고 있기 때문에 연안잡화 및 연안 컨테이너도 처리되고 있음. • 동 부두는 1998년 8월에 신축되어 부두시설이 확충되었음. 동 부두는 부산항의 연안여객을 처리하는 주력기지로서 입지가 도심에 위치해 있고 부두시설이 최근에 신축되었기 때문에 향후 계속해서 연안여객부두의 기능을 부여함.
제1부두	<ul style="list-style-type: none"> • 동 부두는 200톤급 2선석, 3,000톤급 1선석 및 10,000톤급 4선석이 있음. 동 부두는 현재 국제여객부두로 운영되고 있으며 카페리선이 주로 이용하여 잡화, 컨테이너 등을 취급하고 있음. • 동 부두도 도심에 입지해 있어 여객의 교통편이 편리하기 때문에 계속해서 국제여객부두의 기능을 부여함.
제2부두	<ul style="list-style-type: none"> • 동 부두는 4,000톤급 1선석, 10,000톤급 3선석 및 20,000톤급 1선석이 있음. 동 부두는 잡화 및 컨테이너 등을 주로 취급하고 있는 다목적부두로 이용되고 있음. • 동 부두는 계속해서 잡화 및 컨테이너를 취급하는 다목적부두의 기능을 부여함. 동 부두는 2001년까지 중앙부두와의 사이를 매립하여 시설확장할 예정임.
중앙부두	<ul style="list-style-type: none"> • 동 부두는 10,000톤급 4선석이 있음. 동 부두는 잡화 및 컨테이너 등을 주로 취급하고 있는 다목적부두로 이용되고 있음. • 동 부두는 계속해서 잡화 및 컨테이너를 취급하는 다목적부두의 기능을 부여함.
제3부두	<ul style="list-style-type: none"> • 동 부두는 500톤급 1선석, 5,000톤급 2선석, 10,000톤급 3선석 및 20,000톤급 1선석이 있음. 동 부두는 잡화 및 컨테이너 등을 주로 취급하고 있는 다목적부두로 이용되고 있음. • 그리하여 향후 계속해서 현재와 같이 잡화 및 컨테이너를 취급하는 다목적부두의 기능을 부여함. 동 부두는 2001년까지 4부두와의 사이를 매립하여 부두규모를 확장할 예정으로 있음.
제4부두	<ul style="list-style-type: none"> • 동 부두는 3,000톤급 1선석, 5,000톤급 1선석, 10,000톤급 4선석 및 20,000톤급 1선석이 있음. 동 부두는 잡화 및 컨테이너 등을 주로 취급하고 있는 다목적부두로 이용되고 있음. 다만 10,000톤급 선박이 접안하는 46번 선석에는 벨트 컨베이어가 설치되어 시멘트 전용선석으로 운영되고 있음. • 쌍용시멘트(주)는 2001년말까지 감천항으로 이전할 예정이므로 동 선석은 2001년까지 시멘트 부두의 기능을 부여하고 그 이후에는 잡화 및 다목적부두로 활용함. 나머지 선석은 계속해서 잡화 및 컨테이너를 취급하는 다목적부두의 기능을 부여함.
물양장	<ul style="list-style-type: none"> • 4부두와 양곡부두 사이에는 수심 2~4m의 물양장이 1,389m 있음. 동 물양장에는 부산 등이 접안하여 해상하역 화물을 주로 취급하고 있음. • 동 물양장에는 대형선박의 접안이 불가능하지만 부산항의 부두시설이 부족한 상황에서는 해상하역 물량의 처리를 위한 부두로 사용되기 때문에 향후에도 동 기능을 계속해서 부여함.

출처: 해양수산물 부산항 재정비계획(1999)

<표 계속>

부두명	내 용
관공선 부두	<ul style="list-style-type: none"> • 동 지역에는 1,000톤급 이하의 관공선, 향내운반선, 예선 및 소형선 등이 계류 하고 있음. 화물은 전혀 취급되지 않고 있음. • 동 지역은 계속해서 관공선 부두로 활용하고 현재 이용선박중 예선과 부선 등은 향후 개발 연합철강 전면지역의 역무선부두로 기능을 일부 이전하도록 함.
양곡부두	<ul style="list-style-type: none"> • 현재 50,000톤급 1선석이 접안 가능하며, 양곡 전용부두로 이용되고 있음. • 향후에도 현행기능을 계속 유지하도록 함.
동삼동 매립지	<ul style="list-style-type: none"> • 현재 공유수면만 매립된 상태로 부두로서의 기능을 수행하고 있지 못함. • 기본적으로 친수공간으로 활용함. 이를 위해 기 수립된 해양종합공원의 기능을 수용함. • 일부는 크루즈선 부두로 개발하고자 하는 계획이 수립되어 있음. 그러나 그 시기는 다소 불투명함. 그리하여 장기적으로 일부의 부두에 대해서는 여객선 부두기능을 부여함. • 8부두에 있는 해경부두는 시설이 부족하고 좁아 향후 해경부두를 동 지역으로 이전계획 이 수립되어 있음. 따라서 동 지역의 일부는 해경부두의 기능을 부여함.
유공돌핀	<ul style="list-style-type: none"> • 영도에 위치해 있음. 유공에서 설치한 돌핀시설로서 5,000톤급 1선석임. 현재 유류를 취급하고 있음. • 향후 계속해서 유류처리 기능을 부여함.
한화돌핀	<ul style="list-style-type: none"> • 영도에 위치해 있음. 한화에너지에서 설치한 돌핀시설로서 6,000톤급 1선석임. 현재 유류를 취급하고 있음. • 향후 계속해서 유류처리 기능을 부여함.
청학안벽	<ul style="list-style-type: none"> • 영도에 위치해 있음. 한화에너지에서 설치한 부두시설로서 1,000톤급 1선석임. 현재 소형선이 주로 계류하고 있음. 일반잡화도 취급되고 있음. • 동 부두에는 에프런이나 야적장도 없으며 안벽 상부가 도로로 되어 있기 때문에 부두의 기능은 수행하지 못함. 그리하여 하역능력 산정에서는 제외함.
미원안벽	<ul style="list-style-type: none"> • 영도에 위치해 있음. 민간기업인 조선소에서 설치한 부두시설로서 1,000톤급 2선석임. 현재 수리선박이 주로 계류하고 있음. 화물은 전혀 취급되지 않고 있음. • 동 안벽은 부두기능은 수행하지 못하므로 하역능력 산정에서는 제외함.
동삼안벽	<ul style="list-style-type: none"> • 영도에 위치해 있음. 한화에너지에서 설치한 부두시설로서 1,000톤급 3선석임. 현재 수리를 위한 소형선이 주로 계류하고 있음. 일반잡화도 취급되고는 있음. • 동 부두에는 에프런이나 야적장도 없으며 안벽 상부가 도로로 되어 있기 때문에 부두의 기능은 수행하지 못함. 그리하여 하역능력 산정에서는 제외함.

출처: 해양수산부 부산항 재정비계획(1999)

3. 해양관광개발을 위한 정책개선방안

1) 해양관광의 특성

해양관광(Marine Tourism)이란 해안선에 인접한 육지와 도서, 바다의 공간에서 발생하는 모든 여가·관광행위를 말한다(박인태, 1985). 해양관광의 최초의 계기는 해수욕에 있으며 점차 해상, 해중, 해저로 해양관광의 대상공간이 확장되고 있다

(한국해양개발연구소, 1994). 국내에서 해양관광이 전체관광에서 차지하는 비중이 현재 26%에서 2010년에는 31.4%, 2020년에는 40.8%로 증가할 전망이다(해양수산개발원, 2000). 해양관광개발이란 개발의 대상이 되는 해양공간을 경제적 측면에서 효용의 가치를 더욱 높이기 위하여 해양관광자원을 개발하는 것이다. 다시 말하여 자연 그대로의 해양관광자원을 인간의 노력과 기술 그리고 자본을 투입하여 보다 나은 상태의 자원으로 만들어 해안지역의 자원적 특성을 살리고 관광객의 관광성향 및 동태 분석을 통해 관광지의 유인력을 높이고 관광객의 관광욕구 충족을 극대화하기 위한 것이다.

우리나라는 해양관광을 위한 자연적·지리적 여건은 양호한 편이지만, 해양관광 활동을 위한 공간 및 기반시설의 조성은 대단히 낙후되어 있는 형편으로서 이를 체계적으로 개발할 수 있는 정책시스템 확립이 크게 요구되고 있다.

이 논문은 제반 해양관광 현황과 여건분석을 시도하고 이를 통하여 우리나라 해양관광 개발정책의 문제점을 파악하고 이를 극복하기 위한 정책개선방향을 제시하고자 한다. 이 연구는 급속히 팽창하는 관광학 연구분야에서 유달리 소외된 해양을 연구의 대상으로 삼는다는데 의의가 있다. 연구범위는 국내의 해양관광개발정책에 초점을 맞추며 각종 국내외 선행연구와 통계자료를 분석하는 문헌연구방법을 활용한다. 설문분석이 생략됨으로서 발생하는 연구 방법론적 한계는 해양관광개발 관련 정책관계자와 학계전문가와의 심층면접으로 보충하고자 한다.

2) 해양관광의 개념과 국내외 연구동향

가. 해양관광의 개념

해양관광(marine tourism)에 대해서는 여러 가지 정의가 있다. 즉, '바다 조망미와 더불어 해안 스포츠, 레저활동을 가능하게 하는 다양한 해양성 자원을 대상으로 하며 기

은, 해풍, 맑은 공기, 바다색깔, 주위환경, 촌락형태 등을 대상으로 한 관광'이라거나, '일상생활을 벗어나 변화를 추구하기 위한 행위이며, 해역과 연안에 접한단위 지역사회에서 일어나는 관광목적의 활동이고, 직·간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관된 활동'(황기형·김성귀·이종훈, 1998), '해양과 도서, 어촌, 해변 등을 포함하는 공간에 부존하는 자원을 활용하여 일어나는 관광목적의 모든 활동' (김성귀, 2000b), '해역과 해안선에 접하여 해양환경의 영향을 받는 영역에서 이루어지는 관광활동'(황기형, 2000) 등으로 정의되고 있다. 이들 정의를 종합해보면 해양관광개발을 위한 정책개선방안양관광은 '바다를 바탕으로 해변이나 도서, 어촌 등에서 관광목적으로 이루어지는 관광'이라고 폭넓게 정의할 수 있다(장병권, 2002).

나. 해외의 연구 경향

해외의 해양관광개발정책관련 선행연구를 보면 해안, 도서지역의 관광 및 크루즈에 대한 연구가 시도된바 있으며 국내에서와 마찬가지로 다른 부문의 관광연구에 비하여 양적으로 적다.

Peck 와 Lepie는 1973년 North Carolina의 3개 해변지역에 대한 관광객의 영향연구를 통하여 환경보전에 대한 정책당국의 관심을 촉구하였다(Peck & Lepie, 1977). Miller는 워싱턴의 해안관광(Coastal Tourism)에 관한 연구에서 워싱턴의 해안역은 여행자들에게 레크리에이션적, 문화적, 환경적, 역사적, 교육적으로 매력 있는 곳으로서 매력성을 더하고 생태계의 파괴를 막기 위하여 공공부문과 민간부문의 역할분담을 제시하고 있다(Miller, 1975). Johnson과 Orbach는 미국의 동서해안에서 해양 레크리에이션, 낚시와 서핑의 개발사례를 제시했다(Johnson and Orbach, 1986). Ditton과 Miller는 그들의 연구 "해안레크리에이션"에서 공공부문중심이 아닌 민간부문중심의 해안관광개발을 강조하는데 민간부문은 해안 레크리에이션과 관광상품 그리고 편의시설의 제공자로서 탁월하기 때문이라고 지적하고 있다(Ditton and Miller, 1986).

도서지역 관광개발정책에 관한 연구에서 Wilkinson은 도서지역개발에 있어 관광 정책은 필수적이라 주장하고, 관광개발의 주도권은 관광이 그 지역체계 내로 계획·통합될 수 있도록 지방정부에 귀속되어야 한다고 제시하고 있으며(Wilkinson, 1989), Marinos는 도서지역 관광개발이 생태계의 파괴와 변질을 가져올 수 있다고 강조하면서 그 정책대안으로 토지이용제한, 건축규제, 소규모개발 등을 제시하고 있다(Marison, 1983).

다. 국내의 연구 경향

1987년에 이장춘은 「해양 관광자원 개발의 전략」이라는 연구에서 해안 및 해양 관광개발의 실태와 문제점을 분석하고 내국인의 관광성향과 외국의 해안 관광개발의 경향을 고려하여 해양 관광개발의 방향을 제시하였다(이장춘, 1987).

김홍운과 김사영은 해양관광자원개발방안을 관광자원개발상, 관광정책상, 관광마케팅상의 방안으로 구분하여 분석하였다(김홍운, 김사영, 1993). 신동주는 강원 동해안지역의 종합적인 해양관광개발방안을 지역해양관광정책관련자 조사를 통하여 제시한바 있다(신동주, 1998). 그리고 해양수산부는 2000년에 해양관광진흥을 위한 종합계획을 수립하였으며 해양수산개발원의 해양 및 어촌관광에 대한 프로젝트가 다수 있다.

3). 해양관광개발정책의 여건과 현황

가. 해양관광개발의 여건

한반도의 지리적 여건은 해양국으로 유리한 조건을 가지고 있는데 1만 2천km에 달하는 해안선, 세계 5대 갯벌자원, 3천2백여개의 도서, 세계 주 항로에 위치한 항만, 연 1백조원의 해양생태가치 등은 해양국가로서 천혜의 지리적 요건을 갖추고 있다. 그리고 남한의 육지면적은 99천km², 해양면적(200해리 기준)은 499천km²이며 육지면적 대비 해안선 길이는 약 129배로 일본 87, 영국 52, 미국 6배 등과 비교할 때 세계 최고 수준이며 우리나라 관할해역의 해양생태계 생산력은 연간 약 100조원에 이르는 것으로 추정되고 있다(해양수산부, 1997). 그리고 한려수도, 다도해 등 국립공원이 산재해 있어 해양관광개발에 좋은 여건을 갖추고 있고 조선업, 수산업과 해운업 등의 해양산업이 발전하고 있으며 해양에 대한 보다 적극적인 개발의식이 각 지방자치단체를 중심으로 싹트고 있어 이것이 해양관광활성화에 큰 전기가 되고 있다. 그리고 우리나라 해안은 지형 및 지세, 기상, 해상 등 그 자원특성이 달라 각 해안별 관광개발을 특성 있게 개발할 자연조건을 가지고 있다. 우리나라에서도 서양선진국처럼 해양관광의 중요성이 점차 대두되고 있는데 이는 국민의 관광행태 변화를 보아도 알 수 있다. 우리나라 국민의 관광행태 변화를 보면 개인 내지 소규모화, 장거리화, 동적 성향, 개성화 등을 특징으로 볼 수 있다. 그리고 해양에 대한 관심과 바다를 입체적으로 이용할 도구가 많이 발달하고 보급되고 있어서 해양관광개발에 대한 여건조성은 제대로 진행되고 있다고 할 수 있다. 우

리나라의 해양관광관련 관광행태 변화는 80년대 이전과 90년대 이후로 구분하여 살펴볼 수 있는데 자세한 내용은 아래의 표와 같다.

< 표 III-9 > 해양관광관련 관광행태의 변화

구 분	80년대 이전	90년대 이후
여행거리	근거리	장거리화(벽지, 도서, 해외까지 연장)
활동성	정적 행동 - 관광, 휴식, 감상	동적행동 - 레포츠, 모험
여행수단	대중교통수단(기차, 버스)	고가교통수단(항공기, 고급열차), 승용차, 여객선(크루즈관광)
내구성 도구 이용	내수면 낚시, 등반, 뱃놀이 등에 도구와 장비 이용 도입	- 수상, 해상, 공중, 레포츠도구 발달 및 이용 대중화
자연활용	자연감상형	자연이용형
활동공간	평면적 공간(해변)	입체적 관광(해상, 해중, 해저)

자료 : 문화관광부, 「관광동향에 관한 연차보고서」, 2001.

나. 해양관광개발 현황

우리나라 관광지 중 가장 대표적인 것이 관광단지인데 해양자원을 중심으로 한 관광단지는 중문, 성산포, 화원, 감포 등이다. 해양형 관광단지의 제 특성은 다음의 표와 같다.

< 표 III-10 > 해양형 관광단지 현황

단지명	위치	개발 면적 (만평)	투자규모(억원)	개발기간	개발주체
제주중문	제주도 중문동 일대	97	3,295(추정) (공공646,민자2,649)	'92-2001	한국관광공사
성산포	제주도 성산읍 일대	37	1,191(추정) (공공523,민자668)	'90-2001	제주도
해남화원	전남 해남군 화원면	154	7,528 (공공1,721민자5,807)	'91-2004	한국관광공사
감포	경북 경주시	120	2,130(추정) (공공810,민자1,320)	'90-2001	경주관광개발공사

자료 : 문화관광부, 「관광동향에 관한 연차보고서」, 2001.

자연공원법상 자연공원은 국립공원, 도립공원, 군립공원으로 구분되며 국립공원에는 해안 및 해상국립공원이 4개소, 해안도립공원이 2개소이다. 특히 국립공원은 우리나라를 대표할 만한 수려한 자연경관지로서 총지정면적은 전국토의 6.5%인 6,474km²인데 이중 해상 및 해안국립공원은 태안, 변산반도, 다도해, 한려해상의 4개소로 지정면적은 3,341 km²로 총면적의 51.6%를 차지한다.

< 표 III-11 > 해안형 국립공원 지정현황

공원명	위치	지정일	면적(km ²)	주요자원
한려해상	전남(여수시) 경남(거제군, 통영군, 하동군, 남해군, 삼천포시)	'68. 12. 31	510.323 육:165.560 해:344.763	해금강, 남해대교, 오동도, 금산, 한산도, 제승당, 구조라, 상주, 비진도 등
다도해	해상 전남(고흥군, 완도군, 여천군)	'81. 12. 23	2,344.91 육:340.43 해:2,004.48	홍도, 나로도, 내본, 예송리, 관매도, 진도, 명사십리, 흑산도 등
태안해안	충남 태안군 보령군	'78. 10. 20	328.99 육:38.69 해:290.30	만리포, 연포, 몽산포, 삼봉, 천리포 등
변산반도	전북 부안군	'78. 10. 20	157.00 육:692.68 해:2,648.54	변산해수욕장, 채석장, 적벽 강, 내소사, 개암산 등

자료 : 한국관광개발연구원, 『한국관광연감』, 2000 재작성.

해양형 관광지의 대부분을 구성하는 해수욕장은 전 해안에 골고루 분포되어 있으며 일반관광객이 가장 접근하기 쉬운 곳이기도 하다. 서해에 110개, 남해 97개, 동해 147로 총 354개의 해수욕장이 있다(해양수산부, 2001). 우리나라의 도서는 도서지역이 갖는 독특한 자연조건과 문화조건에도 불구하고 해양교통여건의 불편으로 일부 도서를 제외하고는 많은 관광객이 방문하는 데 한계가 있다.

2,815km²에 달하는 갯벌은 우리나라가 자랑할 만한 해양생태관광자원이나 그동안 무차별적인 육지화로 인하여 황폐화되고 소실되고 있다.

4) 해양관광개발정책의 의의

관광정책이란 관광주체가 관광에 관한 정책목적을 추구하기 위하여 행하는 사회적·경제적 행위로 여기서 정책주체는 국가와 지방자치단체 및 공공단체이고 정책목적은 관광개발의 촉진, 관광객의 보호, 환경과 관광자원의 보호와 개발 등이다 (Friedgen & Joseph, 1991). 그리고 해양정책이란 국가적 관할 해역의 범위 내에서 해양과학과 기술을 토대로 장기간의 지속 가능한 해양 이익과 가치를 확보하여 국민의 공공복리를 증진하기 위해 정부가 정식화한 일련의 목표나 방향을 말한다(Hong, 1994). 해양정책에 있어서 해양관광이 갖는 의미는 다음과 같다.

5) 해양관광개발을 위한 정책개선방안

첫째, 해양에서 이루어지는 관광활동이 해양자원 이용을 위한 자원분배에 영향을 주고,

둘째, 해양자원 및 환경에 중요한 영향을 미치며,

셋째, 해양관광의 내재적 가치는 장기적으로 자연 및 환경의 보존 상태에 크게 의존하는 바, 해양환경 관리는 공공부문의 주요 과제이며,

넷째, 관광이 어촌을 중심으로 하는 연안사회에 커다란 경제적, 문화적, 사회적 영향을 주기 때문이다(한국해양수산개발원, 1998). 관광이 공공부문에 있어서 관심의 대상이 되는 이유는 관광이 갖는 소득의 창출 및 분배 등 본연의 사회적 기능 때문이기도 하지만, 해양정책에 있어서는 관광자원으로 이용되는 해양자원이 소위 '공유자산'이란 점에서 공공부문의 개입 필요성이 특별히 강조된다고 하겠다.

해양정책에 있어서 다른 부문의 해양개발보다 해양관광개발에 더 높은 우선순위를 부여해야 하는 당위성은 해양개발의 선형국인 미국 등의 해양관련산업의 경제성과 성장률이 높게 나타나고 있다는 선례에서도 찾을 수 있다. 미국의 해양관련산업의 투자효율 예측을 이익대 비용으로 분석한 결과를 보면 그 중에서도 특히 해양 관광개발은 8.1배에 달하여 어업 5.8배, 해저광물채굴 3.7배 보다 이익이 높다(광주·전남발전연구원, 1996). 한국농촌연구원의 조사(1996)에 따르면 연간 어촌을 찾는 관광객 수는 어촌 당 평균 5,800명에 이르는 것으로 나타나고 있으며, 조사대상 어촌의 76.9%가 해양관광개발의 필요성을 인식하고 있는 것도 주목할 만한 점이다(농림부, 1996).

6) 해양관광 개발정책의 문제점과 개선방안

가. 해양관광개발정책의 문제점

(1) 해양관광관련 제도 및 법규의 미비와 해양관리주체의 다원화

해양관광시설과 관련한 제도적·법률적 기반이 미흡하므로 급증하는 국내 해양관광 수요에 부응하고 해양자원의 합리적 이용을 도모할 수 없다. 그 결과 국민들이 가장 많이 이용하는 해수욕장의 경우만 해도 개발에 관련된 모법(母法)이 없이 각 계약진식의 개발 및 관리를 하고 있는 실정이다. 또한 해양관광시설에 대한 등록 및 관리기준이 미흡하다. 해양관광시설과 관련한 등록기준은 개발 요건이나 관리 기준, 다른 법률과의 관계 등에 대한 규정도 정립되어 있지 않다.

현재 해양, 특히 연안역 관리주체 및 관련법규를 보면 아래의 표와 같이 다원화 되어있어 이러한 이용행위간 상충관계를 효과적으로 조정·통제할 수 있는 제도적 장치가 필요하다. 특히 연안의 환경과 자원을 합리적으로 이용하고 보전하기 위해 서는 연안육역에서 발생하는 개발행위 및 토지이용행위에 대한 적절한 관리가 필요 하다고 하겠다. 이와 관련해서 '99년 연안관리법이 국회를 통과해서 시행중이나 문화관광부의 관광지, 해양수산부의 어촌종합개발사업을 비롯하여 건설교통부의 자연 공원 등에 따른 적용법규가 나뉘대로 운영되고 있는 실정이다.

미국, 프랑스 등 선진국은 해변 및 해양의 관광욕구 및 수요의 팽창으로 연안역관리의 필요성을 절감하고 그 관리법을 제정 운영하고 있다(해양수산부, 1996). OECD에서도 관광적인 가치가 있는 연안역에서는 일반시민이 해변에 자유로이 접근할 수 있도록 보장할 것을 각 국에 권고하고 있다.

(2) 해양관광자원에 대한 조사와 상품화 정책미흡

국내 해양관광자원에 대한 체계적인 조사와 상품화 정책이 미흡하여, 국토의 자연여건상 천혜의 해양관광자원을 보유함에도 불구하고 해수욕, 경관감상 등 단순관광 위주의 상품개발로 국민의 해양관광 욕구에 충분히 부응하지 못하고 있는 것으로 판단된다. 남·서해안에 주로 부존하는 갯벌, 철새서식지, 바닷길 등의 생태자원과 해양문화 등의 사회·문화적 자원과 어촌·어항, 향만 등 산업적 자원 및 해양레저스포츠가 미개발 상태에 있다.

(3) 차별성과 환경보전노력이 부족한 해양관광개발정책

지방자치단체가 추진하고 있는 해양관광개발사업의 내용이 유사하여 현재까지 국내 혹은 외국에서 자주 보아왔던 정형화된 해양관광지의 모습에서 크게 벗어나기 어려울 것으로 우려되며, 개성이 희박한 유사한 성격의 시설이 일시에 조성되어 관광객 유치에 위한 과도한 경쟁과 그에 따른 수익성 악화가 우려된다고 하겠다. 그리고 단기적 성과에 집착한 나머지, 환경에 대한 배려가 부족하고 자원특성 및 입지에 따른 개발계획의 차별성 부각에 실패하는 경우가 적지 않다. 국민여가공간으로서 각 지역의 해양이 담당하여야 할 기능 분담에 대한 광역적 시각이나 계획이 미흡한 것도 큰 이유이다.

(4) 해양관광개발에 대한 정책우선순위 낮음

해양개발시(특히 연안역) 국민 여가공간 창출에 대한 우선순위 배려가 미흡하여 농지 조성, 산업단지 개발 등 단순 목적의 대규모 매립·간척 추진으로 연안자원의 다목적 활용이 이루어지지 않으며, 해양환경 악화로 인해 수산자원의 폐사, 주변 연안공간의 자산가치 저하 등의 악순환을 초래하고 있다.

(5) 해양관광개발사업의 전국적 부진

해양수산부에서 2000년에 조사한 401개 관광개발 사업 중 해안지역에서 추진되고 있는 사업은 총 94개로 파악되었다(해양수산부, 2000). 시·도별로는 강원도 19개 사업, 전남이 14개 사업, 경남이 13개 사업, 충남이 12개 사업을 추진 중인 것으로 나타났다. 그러나 현재 계획대로 추진되고 있는 사업은 소수에 불과하며 사업 일정이 연기되거나 전혀 추진되고 있지 않는 경우가 많다. 그 이유는 대체적으로 다음과 같이 분석된다.

첫째, 사업규모(초기투자비)의 과다 책정 : 개발시 관광수요에 대한 과잉 기대심리로 시설물(하드웨어) 위주의 대규모 사업계획이 남발되고있다.

둘째, 민자 및 외자유치 부진 : 수익성 중심의 기업경영 패러다임 변화로 리스크와 초기투자부담이 높은 관광사업에 대한 투자가 기피되고 있다.

셋째, 지역 주민의 반발 : 중핵시설만 지나치게 강조한 사업계획으로 지역사회 소외, 재산권 및 환경문제로 지역주민과의 마찰이 초래되고 있다.

나. 해양관광개발을 위한 정책 개선방안

(1) 해양관광 정책 주체별 역할 정립

해양관광의 효율적인 관리를 위한 공공부문의 역할 분담이 필요한 시기라고 본다. 해양관광개발을 통한 국민의 다양한 여가선용 욕구의 충족은 국가 관광기본정 책상의 문제이기도 하지만, 이를 위해서는 해양 환경 및 자원에 대한 적절한 관리가 뒷받침되지 않으면 안되기 때문이다. 물론 이를 위해서는 중앙 행정부처와 지방 자치단체와의 원활한 협조체제도 필수적으로 요구된다고 하겠다(해양수산부, 2000).

현재 우리나라의 해양관광사업은 해양수산부뿐만 아니라 기존에 관광업무를 수행 하던 문화관광부, 지방자치단체 등도 일부 해양관광업무를 시행해 오고 있다. 그러나 이러한 해양관광사업이 상호간의 업무영역을 넘어서는 부분도 있고 상호 협력해야 할 부분도 있으며 때로는 서로 상충관계가 되어 부처 이기주의적인 폐단도 야기할 수 있는 상황이다. 따라서 향후에는 이러한 특성을 고려하여 상호 협조적인 분위기에서 사업을 원활히 추진할 수 있는 방안이 모색되어야 한다

(2) 해양관광시설에 대한 법률적·제도적 기반 마련

해양관광시설에 대한 등록기준 및 사후관리체계를 정립하여야 한다. 해수욕장, 해상호텔, 수족관 등 해양관광시설은 해양정책 차원에서의 관리 규범 및 체계가 필요하다고 본다. 또 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 의해 체육시설로 규정된 요트장, 조정장, 카누장 등도 해양환경 및 자원관리, 해상안전, 수산업과의 관계, 그리고 건전한 해양 레크리에이션 시설로서의 요건 등을 종합적으로 고려하여 현행의 등록 및 관리기준이 현실에 부합하는지를 재검토해 볼 필요가 있다. 이밖에 해중전망탑 등 아직 법률에 의해 등록 및 개발에 관한 사항이 마련되지 않은 시설에 대해서는 그 제도적 기반을 마련하여야 할 것이다.

(3) 해양관광자원에 대한 체계적 조사·평가 및 중장기 개발계획 수립

전국을 대상으로 지역별 해양관광자원의 분포와 특성, 개발가능성 등을 조사하여 체계화하고, 국민에게 관광정보로서 제공하는 방안을 검토해야 할 것이다(해양수산부, 2000).

무엇보다도 해양관광자원에 대한 체계적 조사·평가 및 중장기 개발계획을 하루 속히 수립하여야 한다. 조사대상이 되는 자원에는 자연자원, 유형자원 뿐만 아니라 특이한 어구·어법, 어촌풍습 등과 같은 인문자원, 무형자원까지 포함하도록 한다.

(4) 다양한 해양관광상품의 개발정책 추진

최근 해양의 휴양 및 레크리에이션 공간으로서의 가치가 부각되고 있으므로, 해수욕장, 갯벌, 어촌, 어항, 도서 등 해양관광자원의 조사·평가 결과와 각 지역의 해양 레크리에이션에 대한 수요를 바탕으로 해양관광활동을 위한 해양관광상품의 개발에 충분한 정책적 비중을 부여해야 할 것이다. 해양의 유·무형 인문자원을 발굴하고 상품화를 지원하기 위한 사업을 추진하여야 한다. 보존가치가 높고 관광상품화가 가능한 어촌문화행사 등에 대해 정부차원의 지원육성책을 마련하여 어촌축제로 발전시켜 나아가야 한다. 21세기에는 21세기형 해양관광시설의 도입이 강력히 요구된다. 해양경관탐방 및 동·식물 관찰을 위한 도입시설과 해양레포츠 및 휴양·건강증진관련 시설 등 여러 가지가 있다.

(5) 해양관광개발정책의 우선순위 확보 및 환경보전

기존의 간척매립 등으로 연안공간이 개발되면서 중요한 갯벌, 철새도래지, 경관이 수려한 해수욕장 등이 많이 소실되어 향후에는 중요한 연안레저공간의 확보·보전 및 지속가능한 개발에 정책의 우선 순위를 부여하지 않으면 안 된다. 문화관광부, 해양수산부 등 해양관광개발관련 정책부서간의 정책협의기능을 강화 하여 해양관광개발정책의 우선순위를 확보하는데 협력해야한다.

지금까지 내륙의 관광개발은 곧 환경파괴를 의미하는 것으로 인식되고 있다. 해양관광개발은 기존의 내륙부문의 관광개발에서 보여온 부정적인 모습을 보이지 않도록 개발해야 한다. 특히 갯벌, 연안 등 해양관광자원은 생태적으로 민감한 곳이므로 해양관광개발은 환경보전적으로 개발대상지와 보전대상지를 분명히 구분한 개발이 되도록 정책적으로 유도해야 한다.

7) 해양관광의 중요성

21세기는 해양의 세기가 될 것으로 많은 전문가들은 전망하고 있으며(해양수산 부, 21세기 강원해양정책포럼). 제2의 국토라고 하는 해양에 대한 관심과 국가간의 개발경쟁은 날로 첨예화되고 있다.

해양을 이용한 여러 가지 방안중 절대다수의 국민이 참여하는 것이 관광이다. 해양관광에 대한 관심과 수요가 21세기에는 폭발적으로 증가할 것이 선진국의 사례로 충분히 예측 가능하다. 따라서 국민의 해양관광활동에 대한 국가의 정책적 관심은 아무리 강조

해도 지나치지 않다. 그러나 우리나라는 이러한 해양관광의 수요증가 해양관광개발을 위한 정책개선방안 예측과 지리적·자연적으로 해양관광의 가능성이 높는데 반하여 해양관광을 개발하려는 정책적 노력은 부족하였던 것이 사실이다. 구체적으로 우리나라의 해양관광개발정책의 문제점으로 해양관광관련 제도 및 법규의 미비와 해양관리주체의 다원화, 해양관광자원에 대한 조사와 상품화 정책 미흡, 차별성과 환경보전노력이 부족한 해양관광개발정책, 해양관광개발에 대한 낮은 정책우선순위, 그 결과로서 해양관광개발사업의 전국적 부진 등을 지적하였다.

이러한 문제를 해결할 정책 개선방안으로서 해양관광 정책 주체별 역할 정립, 해양관광 시설에 대한 법률적·제도적 기반 마련, 해양관광자원에 대한 체계적 조사·평가 및 중장기 개발계획 수립, 다양한 해양관광상품의 개발정책 추진, 해양관광개발정책의 우선순위 확보 및 환경보전적 해양관광개발정책 유도 등을 제시하였다.

그리고 마지막으로 정책적 시사점으로 해양관광정책과 밀접한 관계가 있는 해양수산부와 문화관광부는 횡적인 협조와 구체적인 역할분담을 위한 정책협의를 긴밀히 할 수 있는 통로의 마련이 필요하다고 하겠다.

제4장 남항일원 대상지 현황 및 실태분석

4.1 부산남항 경관과 공공디자인 실태

가. 경관 구조

(1) 부산남항의 축선과 하늘선(skyline)

부산남항은 중구와 사하구 그리고 영도구로 둘러싸여져 있으며, 영도대교와 남부민 방파제에 이르는 조그마한 항으로 자리 잡고 있다. 하지만 신 자갈치시장 건물의 Deck부분을 제외하곤 제대로 시민들과 관광객들이 남항의 바다를 볼수 있는 공간이 없다.

또한 자갈치시장에서 남부민방파제까지 이르는 해변에는 부산시 수협 공동어시장이 가로막고 있어 남항의 원활한 연결이 어려울 뿐만 아니라 부산남항을 이루는 영도구 쪽에는 중·소형 조선소 및 배 수리를 위한 시설들이 주를 이루어 쾌적하지 못한 환경이 되고 있다.

바다에서 바라본 남항의 연안역 스카이라인은 매우 어지럽다. 일제시대와 한국전쟁을 아우르는 격변기에 있어 그 역사의 중심이 되어온 터라 어찌할 수 없다 하더라도 60, 70년대의 이미지와 현대식 건물들이 이루는 뉴타운 이미지의 혼재는 이곳을 찾는 이들에게 하여금 많은 이질감을 느끼게 하며 스카이라인이라는 말이 무색할 정도로 너무나 혼재되어 있는 실태이다.



<그림 IV-1> 부산 남항-1



<그림 IV-2> 부산 남항-2

(2) 부산남항의 단면

부산남항의 공간으로서의 단면은 3가지 정도로 나누어 볼 수 있다.

① 자갈치 시장과 상업 공간 : 남포동, 광복동과 연결되는 공간으로서 수산물 시장과 각종 상업시설이 연결되는 매우 혼재된 공간이다. 횃집, 식당, 건어물, 초재, 숙박, 주차, 어망, 등등 다양한 프로그램이 서로 얽혀있지만 이런 이미지가 부산을 대표하는 모습이기도 하다.



<그림 IV-3> 부산 남항-3



<그림 IV-4> 부산 남항-4

② 어항 공간 : 남부민 방파제로부터 충무방파제 그리고 자갈치 시장 내 공판장의 위치까지 도시적 코드와는 맞지 않지만 아직도 어항의 기능을 겸하고 있다. 감천항으로의 어항시설과 기능들이 이전할 계획이 있긴 하지만, 자갈치시장의 이미지를 담당하는 큰 밑그림이고, 또 얼음공장, 냉동 창고, 중개연결 등 기타 부대시설을 함께 옮겨가기는 쉽지 않기에 남항의 대부분을 차지하고 있다.

③ 선박 생산 및 수리 관련 공간 : 남항에 접하고 있는 영도구의 대부분은 선박 정박 또는 생산 및 수리와 관련된 공간들이다. 따라서 관광객이나 부산시민들 또한 거주자, 노동자를 제외하고는 거의 접근조차 하지 않는다고 볼 수 있다. 남항의 중심이 될 수도 있고 매우 좋은 위치에 있음에도 불구하고 반대편 자갈치시장에서 바라보는 미관상 쾌적하지 못한 환경을 만들고 있다.

나. 친수 및 인접 공간

① 영도대교 : 일제시대에 지어진 그대로이지만 상징성 문제 때문에 현재 다시 도개교

로 보존할 계획을 하고 있다. 영도로 연결되는 중요 길목으로서 자리 잡고 있지만 그 주변이 매우 협소하고 자갈치시장으로 부터의 인구유입을 할 만한 장치가 없다.



<그림 IV-5> 부산 남항-5



<그림 IV-6> 부산 남항-6



<그림 IV-7> 부산 남항-7



<그림 IV-8> 부산 남항-8

② 자갈치 시장 데크 : 부산남항 중에서 가장 사람이 많이 찾는 공간이긴 하지만, 영도를 바라보는 시각이나 부산남항을 둘러보는데 있어 특별한 오브제가 없어서 구색 갖추기라는 느낌을 떨쳐버릴 수가 없다. 그리고 주변에 수상택시 선착장과 수협 공판장과의 동선연결이 되어있지 않아 접근성, 연결성 등에서 다소 아쉬움을 느낀다.



<그림 IV-9> 부산 남항-9



<그림 IV-10> 부산 남항-10

③ 수상택시 선착장 : 선착장의 존재가 무색할 만큼 그 위치와 홍보 등이 전혀 매끄럽지 못하다. 배를 타는 승객 또한 매우 적으며, 선착장의 위치 또한 적절하지 못하다고 느낀다.

④ 항만보호시설구역 : 각종 차량들이 난입해있고, 생선을 담기위한 나무박스들이 뒤죽박죽으로 쌓여져있다. 사람들의 통제 또한 되어 있지 않은데, 더구나 바다 가까이에는 안전시설 또한 없어서 밤에 행락객들의 위험사고 또한 산재 되어있다.



<그림 IV-11> 부산 남항-11



<그림 IV-12> 부산 남항-12

⑤ 부산시 수협 공동어시장 : 자갈치 시장과 남부민 방파제 사이에 위치해 있으며, 어항으로서의 기능에 있어 그 중심에 있다. 하지만 육역으로의 연결에 있어서는 남부민 방파제로부터 단절되어있고, 공판 또한 폐쇄적으로 이루어져있으며 조명, 건물 색깔, 조형적 이미지 등이 매우 폐쇄적인 느낌을 준다. 따라서, 자연스럽게 시민들의 시선으로부터 벽이 생기고 이질감을 느끼기 때문에 친수공간에 대해서는 부정적인 시설인 것이 사실이다. 바다에서 또한 수많은 어선들이 정박을 하기 때문에 바다활용이 좁고 위험하게 된다.

⑥ 남부민 방파제 : 외해로부터 남항의 시설들을 보호하기 위한 주방파제로서 그 역할에 충실하기위해 매우 높은 암벽을 이루고 있다. 친수공간으로서의 재개발은 이루어지지 않았으며 입구 또한 통제되어있어 일반 시민들이 접근하기가 매끄럽지 못하다. 하지만 건설 중인 남항대교와 자갈치시장의 사이에 위치해 있어 방파제 공간이 향후 매우 중요한 친수공간으로 자리매김할 가능성이 충분히 있다.

⑦ 부산남항 흥등 방파제 : 남부민 방파제의 반대편에 위치한 흥등방파제는 상대적으로 작은 방파제이며 영도구 남항동에 위치하고 있다. 영도에서의 접근성 또한 좋지 않아 많은 사람들이 찾지는 않지만 현재 남부민 방파제보다 일반인들이 더 자주 오고 있다. 하지만 주변 어민들이 생선을 말리는 공간으로 사용하는 등 친수공간으로서의 시설

과 이미지를 갖추질 못해서 방파제 입구부터 불쾌감을 일어나게 한다.



<그림 IV-13> 부산 남항-13



<그림 IV-14> 부산 남항-14

⑧ 영도 대평동 : 중 · 소형 선박의 생산과 수리를 주로 하는 다양한 작은 회사들이 밀집해 있는 지역으로서 깨끗하지 못한 이미지와 바다를 오염시킬 여지가 많은 지역이다. 어선들과 중 · 소형 선박에게 있어서는 꼭 필요한 공간일지 모르겠지만, 현재 시점에서 꼭 거기에 있어야 하는지의 장소성은 재고해볼 여지가 있다.



<그림 IV-15> 부산 남항-15



<그림 IV-16> 부산 남항-16

다. 해변 및 가로 시설물(street furniture)

자갈치 시장 일대의 가로 시설물은 일치 되어있지 않고, 통일성이 결여된 디자인 특징을 가지고 있고, 지역적 특성이 없다. 곳곳에 새로운 시설물들이 있지만, 시장의 특성상 환경이 쾌적하지 못하고, 유동인구가 많기 때문에 시설물들이 활용도 면에서 떨어진다. 가로시설물들은 경관 및 보행자의 편의성을 높이도록 시설되어야 하기 때문에 면밀한 검토가 요구된다.

(1)가로 기본 시설

① 바닥 포장: 시장의 보행자가 다니는 통행로의 바닥은 보행자의 이동에 편의를 요구하므로 양방향 이동이 가능한 충분한 보행폭이 필요하고, 물기가 잘 빠질 수 있는 재질과, 하수처리 시설과의 연계가 중요하다.



<그림 IV-17> 부산 남항-17



<그림 IV-18> 부산 남항-18

② 철재 난간: 시장과 부두 사이의 철재 난간은 두 공간사이의 경계 구분의 요소로서의 본질을 가지고 있지만, 지금의 현황은 철재 난간을 경계로 두고 그 앞에 노점이 널려 있어 보행자의 보행 폭을 줄이는 요소가 되었다. 시장과 부두 사이를 연결할 수 있는 곳조차 노점이 가로막고 있어 보행자의 편의를 해치는 요소가 된다.



<그림 IV-19> 부산 남항-19



<그림 IV-20> 부산 남항-20

③ 계단 및 도로경계석: 최근에 지어진 건물로 인해 주변 보수 공사가 계속적으로 이루어지는 상황에서 아스팔트와 하수처리시설의 보수 공사로 인해 도로경계석의 일부 구간이 철거된 상황이다. 그리고 배수 시설의 부족 때문인지 도로와 도로경계석을 이어주는 구간에 물이 많이 고여 보행자들의 이동이 불편하다.

④ 맨홀 덮개: 최근에 지어진 건물 주변에 경관 시설 보수 공사가 진행 중이고 그 과정에서 맨홀 덮개도 다른 지역과 동일한 지역적 특색이 없는 형태로 사용되고 있다.

⑤ 식재: 자갈치 시장 주변의 취약점 중의 하나가 식재이다. 신동아 시장 앞 화단에 있는 식재가 거의 유일하다. 도로가 좁고 유동인구가 많아서 식재를 심을 수 있는 환경 여건이 조성되어있지 않다. 경관 조성 사업을 통해 화분이나 가로수를 조성하고, 요소들에 관한 디자인도 함께 하여야 할 것이다.

(2)조명 시설

① 가로등: 자갈치 시장의 가로등은 여러 유형이 있다, 기존의 도심과 같은 형태의 가로등부터 자갈치의 특성을 잘 보여주는 형태의 가로등이 있다. 우선 자갈치 시장 내에 있는 보행등은 전신주의 상단에 있거나 건물과 건물 사이에 위치해있다. 그리고 노점의 상단에 걸려있는 가로등은 보행에 도움을 주기 보다는 노점의 목적을 위해 임시적으로 설치되어있다.

그리고 최근에 지어진 건물 주변에는 새로운 형태의 가로등이 설치되었는데, 이는 부산의 이미지나 자갈치의 이미지를 살려서 가로등의 중단부에 다양한 형태의 장식을 추가하여 설치되었다. 하지만 장식의 디자인이 세련되지 못하고, 한 장소에서 서로 다른 형태의 가로등을 보며 디자인의 통일성이 떨어진다고 느꼈다.



<그림 IV-21> 부산 남항-21



<그림 IV-22> 부산 남항-22

② 자갈치 마켓 내 경관 등 디자인 요소를 접목시켜 경관을 돋보이게 하는 요소를 갖추었지만 이 역시 통일된 디자인 형태를 띠지 못하고 등의 형태나 사람들과의 관계에서 큰 효과를 발휘 하지 못하였다.

(3) 정보 시설(공중전화 박스, 도로표지판, 신호등, 위치 표시물, 안내판)

요즘 휴대전화 생활이 늘면서 공중전화 박스를 쉽게 찾기가 힘들어졌다. 버스정류소나 주요건물 주변에 위치한 공중전화 박스는 일괄적인 디자인의 형태로 수십 년간 방치되어왔다. 경관을 고려한 디자인이나, 지역의 특성을 갖춘 디자인을 접목시켜야한다.

도로표지판과 신호등, 위치 표시물 역시 부산 전역의 도로 표지판이나 안내판의 형태가 동일하기 때문에 지역적 특성을 발현하지 못한다. 공공의 편의를 위한 시설이나 디자인의 세련미가 떨어지고 통일성만 강조하는 것 역시 경관을 훼손하는 역할을 하는 것이다.

(4) 교통 시설(보도, 버스 정류장, 택시 정류장, 자전거 주차대, 가드레일, 블라드)

자갈치 시장 내 버스 정류장은 3~4개의 지점에 걸쳐 형성되어있다. 하지만 버스 정류장 근처 벤치와 캐노피, 파고라 등 이용객의 편의 시설이 부족하다. 이는 시장 내 차도가 협소하고 인근 도로내의 불법주차 차량이 많기 때문이다. 도로의 확충과 버스의 접근 구역의 확보가 시급하다.



<그림 IV-23> 부산 남항-23



<그림 IV-24> 부산 남항-24

(5) 위생 시설(휴지통, 공중화장실, 음수대, 통풍구)

시장 내의 휴지통은 거의 찾아볼 수가 없었고, 각 노점의 중간지점에 무분별하게 쌓여 있는 쓰레기 더미를 쉽게 찾아볼 수 있다. 공중화장실은 존재조차 찾기 힘들고 시장 내의 유료 화장실과 대부분 사람들의 경우 신동아 상가 자갈치 마켓 내의 화장실을 이용하고 있다.

(6) 휴식 시설(벤치, 볼라드 겸용 돌의자, 파고라)

자갈치 마켓에 있는 수변공원에는 벤치나 돌의자, 파고라 등의 시설이 확충되어있다. 시장의 끝부분인 영도대교 근처의 건어물 시장 뒤에 새롭게 조성된 수변공원 역시 휴식시설은 확충 되었다. 하지만 디자인 적인 요소를 살펴보면 바다의 이미지만 너무 강조한 나머지 정작 휴식에 알맞은 휴면 스케일 요소를 접목시킨 시설의 부족으로 이용객들의 편의에 최적화된 시설로는 알맞지 않다.



<그림 IV-25> 부산 남항-25



<그림 IV-26> 부산 남항-26

(7) 전기 시설(배전함 등 신호등, 가로등 등 각종 제어 장치)

재래시장의 형태에서 무분별한 전기의 사용과 그로인해 전선들이 여러 방향으로 얽혀 있어 경관을 해치고, 전선이 외기에 면해서 사람들로 부터 안전성을 떨어뜨린다. 주변 환경과 디자인 요소를 접목시켜 전신주의 위치와 전선의 안전성들을 고려해야한다.

라. 환경조형물

자갈치 마켓 정면에 있는 두 개의 조형물은 서로 다른 성질을 띄고 있어 경관을 일치시키지 못한다. 첫 번째 철 구조물로 되어있는 조형물은 현대적인 감각과 세련된 디자인과 수변공원으로의 출입구에 위치해있어 건물의 랜드마크 적인 요소를 발현하지만, 좌측 입구에 있는 황금돼지 조형물은 애매한 위치와 복을 상징하는 돼지의 형상을 하고는 있지만 현대적인 건물 디자인에 적합하지 않은 디자인 요소를 가지고 있다. 신동아 상가에 있는 청동 조형물은 세계적인 미술가 문신 선생의 조형물로서 여러 관공서나 주요 건물 정면에 있는 조형물이지만 그 작품의 위치가 웬지 한 쪽 모서리에 있다는 점에서 작품의 가치에 비해 위치의 선택이 잘못된 것이 아닌가 하는 개인적인 견해도 든다, 그리고 건어물 시장 뒤의 수변공원에 있는 등대조형물은 전형적인 등대의 요소를

갖춘 디자인을 취하고 있으나, 그 기능이나 목적이 불분명하고 하단에 있는 계단은 휴먼 스케일과 맞지 않아서 단지 조형물로서 만의 기능을 담당하고 있다는 아쉬운 점을 드러낸다.



<그림 IV-27> 부산 남항-27



<그림 IV-28> 부산 남항-28

마. 해상 인공물

어선이 대부분을 차지하며, 자갈치-영도를 오가는 도선이 있다. 바다 넘어 영도쪽에는 노후화된 작은 조선소들이 자리를 차지하고 있어 노후화된 배들이 정박되어 있는 모습이다.



<그림 IV-29> 부산 남항-29

바. 녹지

남항 주위에는 녹지를 전혀 찾아볼 수 없다.

사. 민간부분

(1) 건축물

건축물간의 색채계획은 전무하며, 대부분 노후화된 건축물들이 남향을 경계삼아 늘어서 있는 모습이다. 부산종합수산물유통센터가 건물군의 중심에 위치하여 유일하게 현대적인 외관을 갖춘 모습이지만 주변 건물과 단절된 분위기를 조성한다. 영도대교-부산종합수산물유통센터 구간에는 노후화된 건물들이 흉물스럽게 늘어서 있고, 새로 정비된 도로변으로 3층 규모의 식당들이 위치한다. 부산종합수산물유통센터-충무동해안시장입구 구간은 가건물이 길 양쪽으로 죽 늘어서 난전을 이루고 있다.



<그림 IV-30> 부산 남항-30

(2) 옥외광고물

난전이 형성되어 있어 각종 옥외광고물이 길가에 설치되어 있어 난잡한 분위기를 만든다.



<그림 IV-31> 부산 남항-31

(3) 공개공지

부산종합수산물유통센터에서 남향방향으로 데크가 설치되어 있고, 수협 위관장 구간에 공개공지가 있고 환경조형물과 벤치, 조명시설 등이 설치되어 있다. 나머지 구간은 공개공지가 없으며 난전들이 도로를 침범해 난립해있는 실정이다.



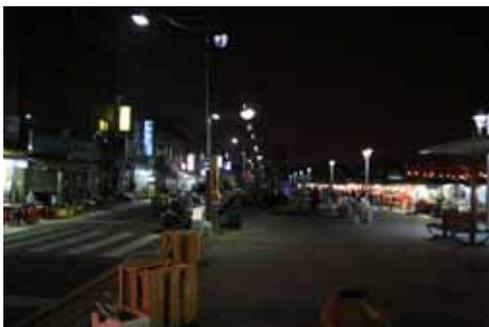
<그림 IV-32> 부산 남향-32

아. 야간 경관

부산종합수산물유통센터 주위에 가로등과 건물에 설치된 조명시설들이 계획되어 나름의 야간 경관을 만들어 내고 있다. 하지만 그 주위시설에서 나오는 상업조명과 간판 불빛 등은 야간경관을 저해하는 요소이다. 난전이 늘어서 있는 산종합수산물유통센터-충무동해안시장입구구간은 가로등이 설치되어 있으나 난전의 지붕이 도로로 뻗어 나와 가로등 불빛을 가리며 오히려 난전들의 조명이 길을 밝히고 있는 실정이다.

(1)가로조명

보행등이 설치되어 있으며 부산종합수산물유통센터-영도대교 구간에 집중 배치되어 있다. 부산종합수산물유통센터-충무동해안시장입구 구간은 난전에 가려져 가로조명의 역할을 제대로 수행하지 못하고 있다.



<그림 IV-33> 부산 남향-33

(2) 해변 조명

해변으로의 접근도 힘들고 조명시설도 거의 되어 있지 않다.

(3) 건물 조명

부산종합수산물유통센터의 외부 조명시설 이외에는 건물들에 경관조명이 거의 설치되어 있지 않다. 건물의 내부조명과 건물 표면의 발광 광고물들이 밤 모습을 나타낸다.

(4) 조경 조명

부산종합수산물유통센터 데크 부분에 장식된 조경 조명이 있다.

(5) 시설 조명

가로 시설 자체의 조명을 제외하면 시설에 대한 계획된 조명은 이루어지지 않고 있다.

(6) 환경조형물 조명

부산종합수산물유통센터 데크 부분의 조형물에 대한 조명 이외에는 찾아보기 힘들다.

(7) 광고용 조명

전 구간에 걸쳐 옥상 입간판, 벽체부착광고물, 음식점등의 현란한 조명들은 주위 경관과 어우러지지 못하고 시선을 어지럽힌다.

4.2 남항 일원의 연안역 시설현황

해안 근처에 소규모 양식장이 있으며, 해역에는 3곳의 대규모 정박지가 입지하고 있다. 이곳의 정박지는 남외항 외곽에 위치한 정박지로서 부산항을 이용하는 선박들이 가장 많이 이용하는 정박지이다. 대부분 10,000톤 이상 규모의 선박이 정박을 하고 있으며, 평균 수심은 약 12~60m 정도로서 대형선박이 정박할 수 있다.

가. 항만 개요

부산남항의 주요 항만시설은 어선 물양장, 방파제, 호안 등이 있으며, 다른 주요 시설로는 자갈치 시장이 있다.

현재 조성되어 있는 친수시설은 자갈치 시장 앞 쉼터와 방파제 난간이 있으며, 그 외 친수공간은 없다.

1) 연 혁

부산남항은 부산항(무역항)에서 분리되어 1974년 제2종 항만으로 지정된 국내 최대의 연안항으로서 연근해 어선 및 원양어선의 최대집결지이며, 기상악화 시에는 대피항으로서의 역할을 담당하고 있다.

1974년 12월 : 부산항(무역항)에서 분리, 제2종항만 지정

1996년 9월 : 제1차 연안항 기본계획 고시

1997년 10월 : 항만기본계획 변경고시

2001년 : 서방파제 연장축조공사 시행(30m)

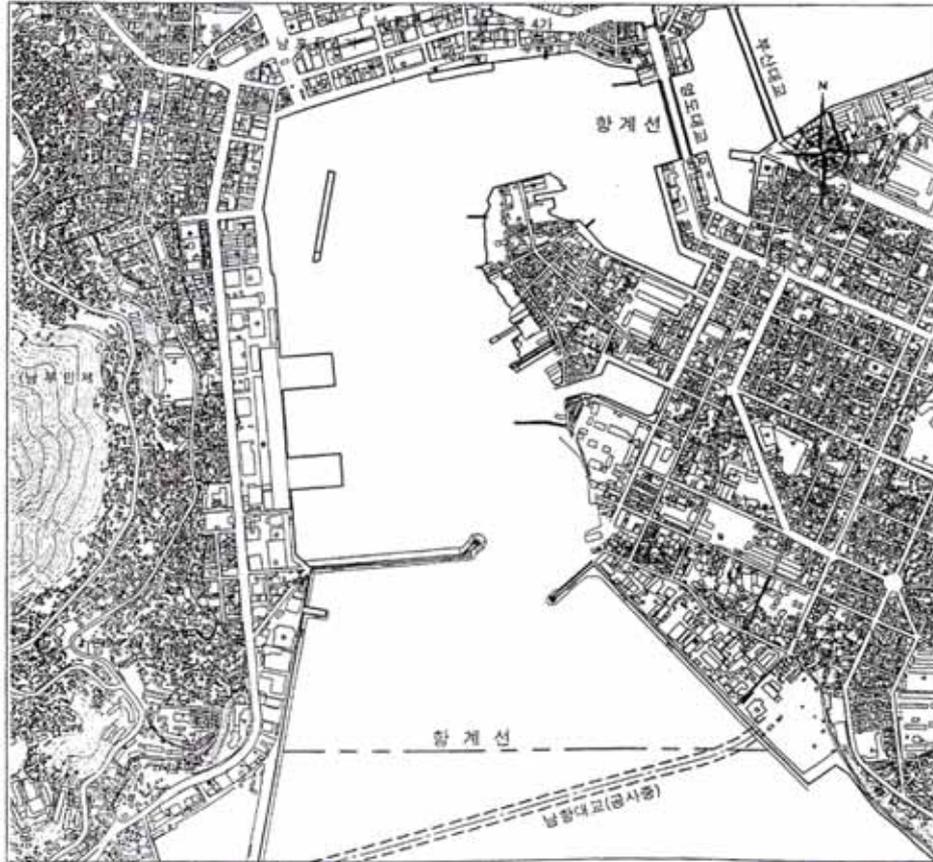
2002년 : 충무동 파제제 제거 및 물양장 축조 공사

2002년 : 서방파제 두부구간 보강공사

2002년 : 제2차 전국 연안항 항만 기본계획 고시

2) 항 계

본 항의 항계는 북위 35도 05분 47.13초 • 동경 129도 02분 10.87초 지점에서 진북 164도 방향으로 그은 선(영도대교) 및 부민동 남단과 절영도 대봉포를 연결한 선내의 해면이다.



<그림 IV-34> 항계선 현황도

출처: 제2차 전국연안항 항만기본계획 수정계획(안), (2007~2011)

주) 항만법시행령 개정('07. 2. 8)

나. 항만시설 현황

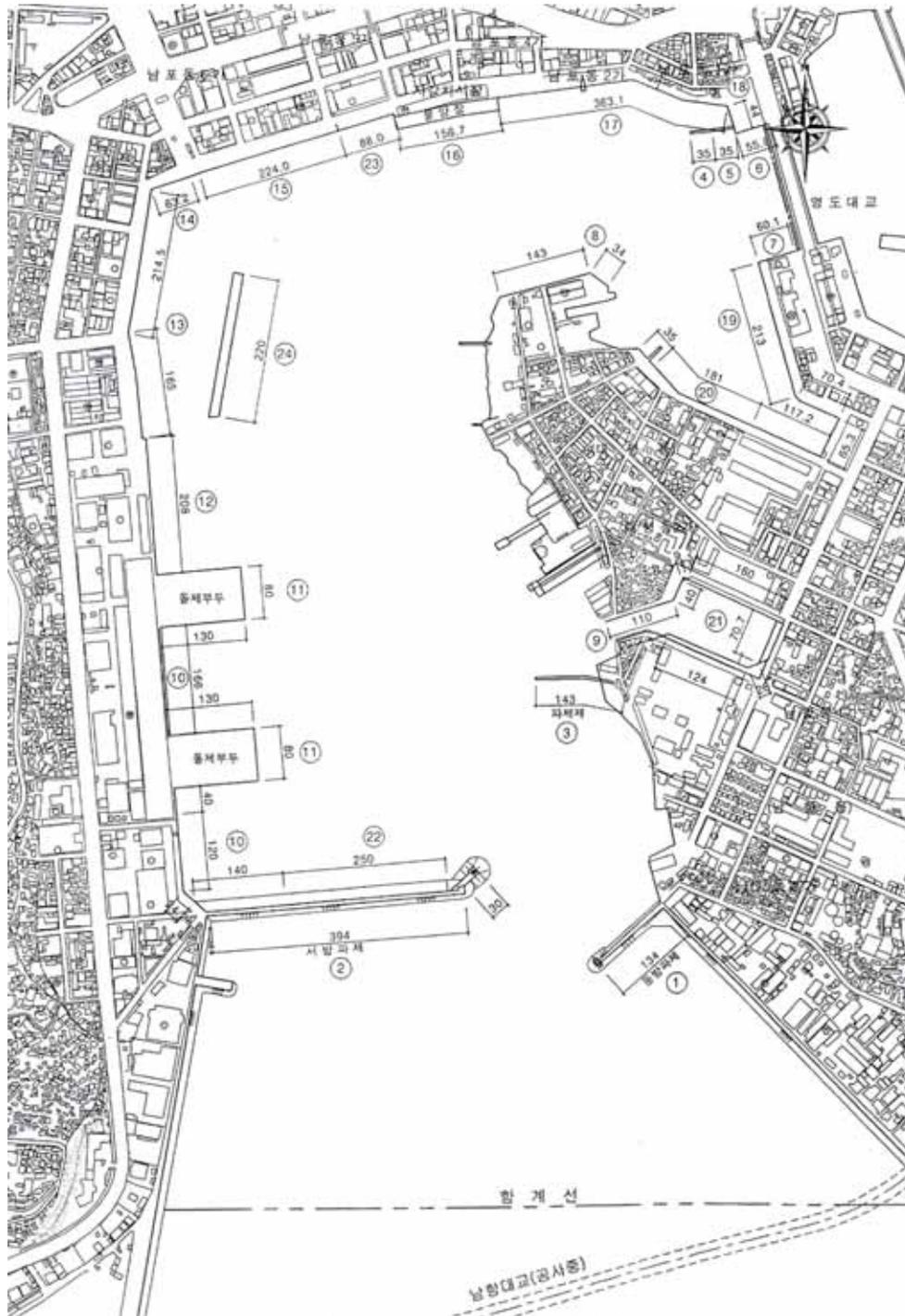
1) 기본시설현황

부산남항의 항만시설은 방파제 558m, 파제제 213m, 호안 402.9m, 물양장 4,341.6m이다.

<표 IV-1> 부산남항 시설현황

구분		번호	시설현황 (m)	비고	
외곽 시설	방파제	동방파제	①	134.0	TTP피복 사석경사제
		서방파제	②	424.0	
		소 계		558.0	
	파제제	파제제	③	143.0	사석제
		제수제	④	35.0	
		제수제	⑤	35.0	사석제 및 적립제
		소 계		213.0	
	호 안	검조소측	⑥	55.8	
		영도서측	⑦	60.1	
		영도대평동북측	⑧	177.0	
		남향동북측입구	⑨	110.0	
		소 계		402.9	
	계			1,173.9	
	접안 시설	물양장	남향서구 국유 물양장	⑩	490.2
돌제부두			⑪	680.0	
남향서구 국유 물양장			⑫	208.0	
남향서구 시유물양장			⑬	379.5	
남향서구 시유 물양장			⑭	63.2	
남향서구 국유 물양장			⑮	224.0	
남향서구 시유 물양장			⑯	-	물양장 기능상실
남향 선류장 물양장			⑰	363.1	중력식
남향 선류장 물양장			⑱	44.0	하부방파, 상부사석
영도서측 물양장			⑲	500.9	
대평동 물양장			⑳	181.0	중력식
남향동 물양장			(21)	429.7	
서방파제 물양장			(22)	250.0	
자갈치시장 위판장물양장			(23)	88.0	
파제제 물양장	(24)	440	중력식		
계			4,341.6		

출처: 제2차 전국연안항 항만기본계획 수정계획(안), (2007~2011)



<그림 IV-35> 부산남항 시설현황

출처: 제2차 전국연안항 항만기본계획 수정계획(안), (2007~2011)

다. 항만이용 현황

1) 기본시설현황

현재 부산남항에서 운행하는 여객선은 없고 부산북항 여객선 부두에서 출항하는 고현, 옥포, 장승포항로의 연안여객선 6척이 일3회 부산남항 항로를 이용하여 운항하고 있다.

<표 IV-2> 부산남항 통과여객선 현황

항 로	선 명	총톤수 (GT)	선박제원(m)			여객정원 (명)	운항횟수 (회/일)
			전장	폭	흘수		
옥포	페레스트로이카	279	32.56	11.50	3.55	316	3
장승포	데모크라시 1	290	31.50	11.30	3.53	294	3
	로알페리	273	37.74	9.30	3.47	280	3
옥포/장승포	뉴아카디아	228	37.30	10.10	3.97	306	3
고현	골드코스트	114	31.50	8.32	3.03	150	3
	페가서스	264	37.64	10.40	4.08	163	3

출처: 부산지방해양수산청 선원선박과, 2006년

2) 어선입출항 현황

부산광역시 항만관리사업소에 신고된 남항 입출항 선박은 2006년말 기준 31,037척으로 원양어선, 연근해 어선, 기타 항내운항선박을 포함하여 월평균 약 2,590척이 입출항하는 것으로 집계되고 있으나 통상적으로 항만관리사업소에 미 신고된 선박(대부분 소형어선)이 많으며 이를 포함할 경우 실제 입출항 척수는 더 늘어날 것으로 보인다.

해양경찰청 해상안전과 자료에 의하면 2006년의 경우 11월까지 입항 13,232척, 출항 12,808척으로 일평균 71척이 입출항한 것으로 집계 되었다.

<표 IV-3> 부산남항 선박입출항 실적(1)

(단위 : 척)

연 도	합 계		원양어선		연근해어선		기타선박	
	입 항	출 항	입 항	출 항	입 항	출 항	입 항	출 항
2005	18,628	18,090	226	217	17,758	17,256	644	617
2006	15,596	15,441	312	288	14,861	14,767	423	386
연평균	17,112	16,766	269	253	16,310	16,012	534	502

자료) 부산광역시 항만관리사업소, 2006년

주) 기타선에는 화물선, 운반선, 예인선 등이 포함되어 있음

<표 IV-4> 부산남항 선박입출항 실적(2)

(단위 : 척)

연도	구분	1~3월	4~6월	7~9월	10~12월	합계	일평균
2003년	입항	2,133	2,957	2,641	7,109	14,840	41
	출항	1,816	2,845	2,482	7,424	14,567	40
	합계	3,949	5,802	5,123	14,533	29,407	81
2004년	입항	5,366	2,761	2,844	7,041	18,012	49
	출항	6,073	2,906	3,174	7,143	19,296	53
	합계	11,439	5,667	6,018	14,184	37,308	102
2005년	입항	4,954	2,735	3,220	6,927	17,836	49
	출항	5,080	2,765	3,350	6,830	18,025	49
	합계	10,034	5,500	6,570	13,757	35,861	98
2006년	입항	3,762	2,506	2,861	4,103	13,232	36
	출항	3,670	2,472	2,984	3,682	12,808	35
	합계	7,432	4,978	5,845	7,785	26,040	71

자료) 해양경찰청 해상안전과, 2006년

주) 2006년 12월 자료는 금회 수집자료에서 누락되어 있음.

라. 항만운영 현황

1) 항만운영

우리나라 최대 어업전진기지인 남항은 수산물 위판장의 30%를 차지하는 하루 800여 톤을 상장하는 부산공동어시장과 수산물 도매시장인 자갈치 시장, 수산물 냉동 및 가공 업체등이 이곳에 집중해 있어 수산물 유통에 중요한 역할을 하고 있다.

남항은 부산 도심부에 위치하여 배후에 발달된 상권을 가지고 있을 뿐만 아니라 국내 최대의 연안항으로서 연안어업 근거지 역할을 수행하고 있으며 이용선박을 위한 냉동 및 저장시설과 수리시설(조선소) 13개소 등이 있다.

자갈치 시장 및 조선소로 인한 오염지역이 확산되고, 자연정화 능력상실로 남항오염이 가속화되어 지속적인 침적 폐기물 수거 및 퇴적물 준설이 필요하다.

태풍내습시 동방과제에서 남항대교 구간 방파호안 배후지역에 월파로 인한 침수피해가 빈번히 발생하고 있어 보강이 시급하다.

도심과 인접한 부산남항을 관광미항으로 개발하기 위해 부산광역시에서 추진중인 자갈치 수산관광단지 및 영도마린랜드 조성사업과 연계하기 위하여 조선소 이전을 통한 수제선 정비가 필요하다.

국제 선용품센터 건립 계획에 따른 시설보호를 위해 센터 전면 호안 보강이 필요하다.

<표 IV-5> 남외항 해역의 정박지 현황

구 분	코 드	수 심(m)	시설능력
남외항 3	Wae - 03	15~25	3,000~10,000 × 20
남외항 4	Wan - 04	12~40	10,000이상 × 10
남외항 5	Wan - 05	40~60	10,000이상 × 20

자료 : 부산항만공사 홈페이지([Http://Busanpa.Com](http://Busanpa.Com))

2) 남항의 기상 현황

<표 IV-6> 남외항 해역 기상현황-계절풍

하 절 기	동 절 기	풍 속	
		평 균	년 간
서북풍	북서풍	4.1m/sec	3.6~4.6m/sec

<표 IV-7> 남외항 해역 기상현황-강수량

강수량 : 1,509.3mm(년평균)

(단위 : cm)

평균만조위	평균간 조위	평균해면
103.5	24.7	64.1

<표 IV-8> 남외항 해역 기상현황-기온

기온

최고기온	최저기온	년평균기온
36.7	-12.6	14.1

<표 IV-9> 남외항 해역 기상현황-기압

기압

(단위: mb)

최고기압	최저기압	해면평균적 기압
1,038	978.5	1,015.6

파랑 : 남해역과 동해역의 기상특성인 계절풍 및 태풍의 영향을 받고 있는 지역으로 외해에 連結

<표 IV-10> 남외항 해역 기상현황-일조율

기타

년 평균적 일조율	안개 발생 일수
57%	연간20일(가시거리 1km 기준)

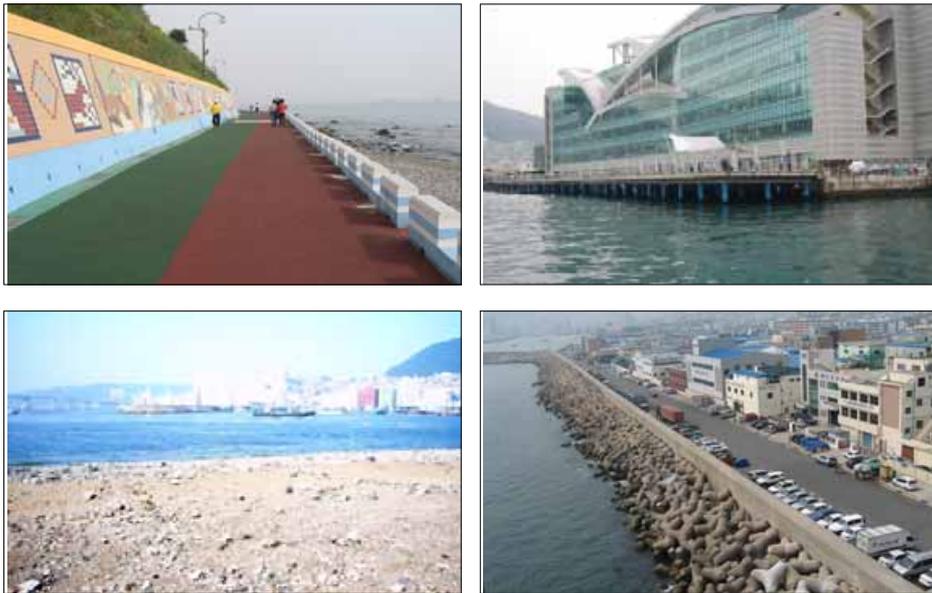
※자료 : 기상연보 ('71~'85)

【 주요 항만시설 】



<그림 IV-36> 부산남항 주요항만시설

【 친수시설 현황 】



<그림 IV-37> 부산남항 친수시설 현황

마. 기본시설(총괄)

1) 항만 기본시설 현황

<표 IV-11> 부산남항 항만기본시설

선류장	계류장	방파제	방사제	과제제	제수제	호안
4개소	17개소	1개소	1개소	2개소	1개소	6개소
90,610m ²	450척	400m	126m	421m	70m	803m

2) 물양장 면적 현황

<표 IV-12> 부산남항의 물양장

(단위 : m²)

구분	계	공	사
면적	51,081	38,791	12,290

3) 사설 전용시설 현황

<표 IV-13> 부산남항의 사설 전용시설

해수취수관	바지(부선)	선가대	급수탑	선착장	기타
1개(신동아)	14개	13개	11개	2개	14개
60m	2,000m ²	1,320m ²	810m ²	150m ²	60m ²

바. 수역 시설

1) 남항의 선류장 시설을 정리하면 다음과 같다.

<표 IV-14> 부산남항의 선류장

명 칭	위 치	수면 적 (m ²)	접안능력 (G/T)×척	최대수용능력 (G/T)×척	비 고
계					
충무선류장	①	16,260	100×45	100×90	
남항선류장	②	15,150	30×22	30×44	
영도 서측 선류장	③	56,000	30×27	30×81	
남포선류장	④	3,200	20×9	20×18	

사. 외곽 시설

1) 방파제 현황

<표 IV-15> 부산남항 방파제

명칭	위치	구조	시설연장	시설년도	소유자	비고
남부민방파제		혼성제	400	1931	해운항만청	

2) 방사제 현황

<표 IV-16> 부산남항 방사제

명칭	위치	구조	시설연장	시설년도	소유자	비고
남항		혼성 및 사석제	126	1931	부산광역시	

3) 파제제 현황

<표 IV-17> 부산남항 파제제

명칭	위치	구조	시설연장	시설년도	소유자	비고
계			1290			
남항파제제	ㄷ	사석제	150	1938	부산광역시	어업기술 훈련소뒤
충무파제제	ㄹ	사석제	271	1934	해운항만청	일자 파제제
남항동 파제벽	ㅁ	사석제	867	1983	“	

4) 제수제 현황

<표 IV-18> 부산남항 제수제

명칭	위치	구조	시설연장	시설년도	소유자	비고
대교제수제	ㅂ	사석제	70	1934	부산광역시	

5) 호안 현황

<표 IV-19> 부산남항 호안

명칭	위치			건설년도	소유자	비고
계			803.9			
부산대교 남측 호안	A	석적	60.1	1935	해운항만청	
부산대교 북측 호안	B	"	55.8	"	"	
남포선류장 호안	C	"	401.0	"	"	
대평동 호안	D	"	43.0	"	"	
영도서측 선류장호안	E	"	143.0	"	"	
남항선류장 호안	F	"	110.0		"	

아. 임항교통시설

1) 도로(임항 도로) 현황

<표 IV-20> 부산남항 임항도로

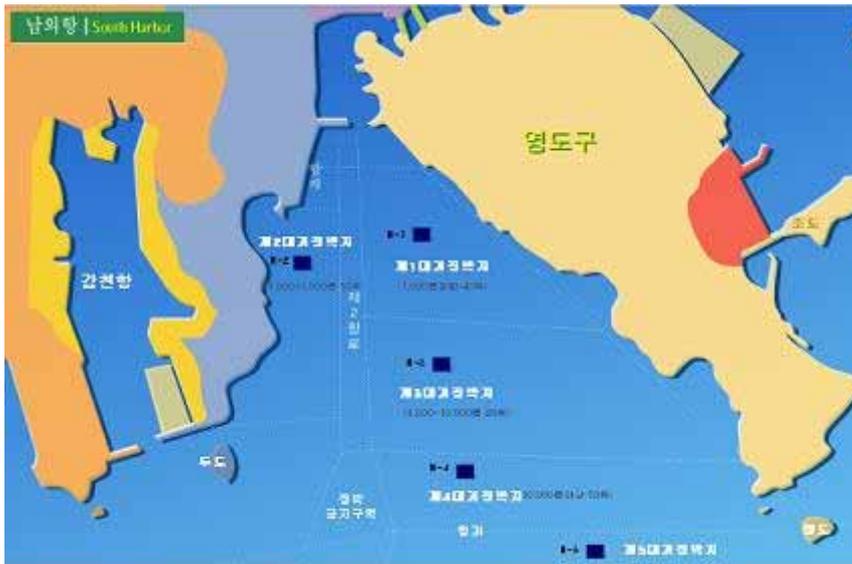
소재지	지번	지 적	위치	소유자	지목	비고
계						
서구남부민동	692-10	445.3	가	해운항만청	도로	
서구남부민동	703	6,114.7	나	"	도로	
영도남항3가	141-95	1,110.7	다	"	대지	
영도남항3가	141-96	3,213.2	라	"	도로	
영도남항2가	8-1	500.1	마	"	도로	일부물양장

자. 기능 시설

1) 계류시설 (안벽) 현황

<표 IV-21> 부산남항 계류시설

명 칭	위 치		시설연 장 (m)	시설년도	소유자	비고
계	A		3481.4			
남항 서구 국제 물양장 안벽	B	중력식	489.7	1967	해운항만청	
"		잔교식	83.0	"	"	
"	C	L형	205.9	"	"	
남항 서구 시유 물양장 안벽	D	L형	451.1	1935	부산광역시	
남항 북구 국제 물양장 안벽	E	하부방괴 상부부적	222.0	"	해운항만청	
남항 북구 시유 물양장 안벽	F	중력식	161.0	"	부산광역시	
영도 서측 선류장 안벽	G	하부방괴 상부적석	681.9	"	"	
영도 대평동 안벽	H	중력식	41.0	"	해운항만청	
남항 선류장 안벽	I	중력식	452.8	1937	"	
남부민 방파제 물양장 안벽	J	중력식	250.0	1983	"	
남항 물양장 안벽	K	중력식	340.0	1991	"	
활선어위판장안벽	L	중력식	103.0	1992	"	



< 그림 IV-38 > 남외항지역의 정박지 현황

자료 : 부산항만공사 홈페이지([Http://Busanpa.Com](http://Busanpa.Com))

2) 영선동과 남항동 해안지역(A-4)의 개요

영선도와 남항도 지역의 분포 업종 특성을 살펴보면 조선 및 선박수리업, 조선기자재 부품업이 해안지역을 중심으로 분포되어 있으며, 영선동지역 해안지역에는 해안선을 따라 동삼1동까지 절영산책로가 개발되어 있다.

조선업으로는 세계 제6위(수주잔량 239만CGT)의 STX 제2 조선소가 있으며, 선박수리업으로는 동성조선, 삼화조선, 조양조선공업, 삼광선박, 대립조선소, 영도조선소, 남항조선소, 일성조선 등이 입지하고 있다. 이외에 선박 부품과 관련되는 조선기자재 제조 및 공급업체들로는 코르웰(주), 세정Eng, 삼영, 범우Eng, (주)사라콤 등과는 부품관련 및 선용품 공급업체들이 밀집해 있다.

특히, 이지역에는 영세 선용품공급업체의 물류체계 개선을 통한 시너지 효과 및 경쟁력을 제고하고, 부산항을 동북아 선용품시장의 중심지로 육성하기 위하여 부산항 국제선용품유통센터 건립이 추진되고 있다. 남항동 동해어업지도소 부지 일원(8,533평)에 연면적 17천평, 총사업비 약 370억원을 계획하고 있다. 이를 위해 올해 3월에 국제선용품유통센터 사업협동조합이 설립 인가로 현재 사업 추진 중에 있다.

남외항 해역에는 2곳의 정박지가 입지하고 있다. 이곳의 정박지는 남외항 내측에 위치

한 정박지로서 대부분 5,000톤 미만의 소규모 선박이 정박을 하고 있으며, 평균 수심은 약 6~8m 정도이다.

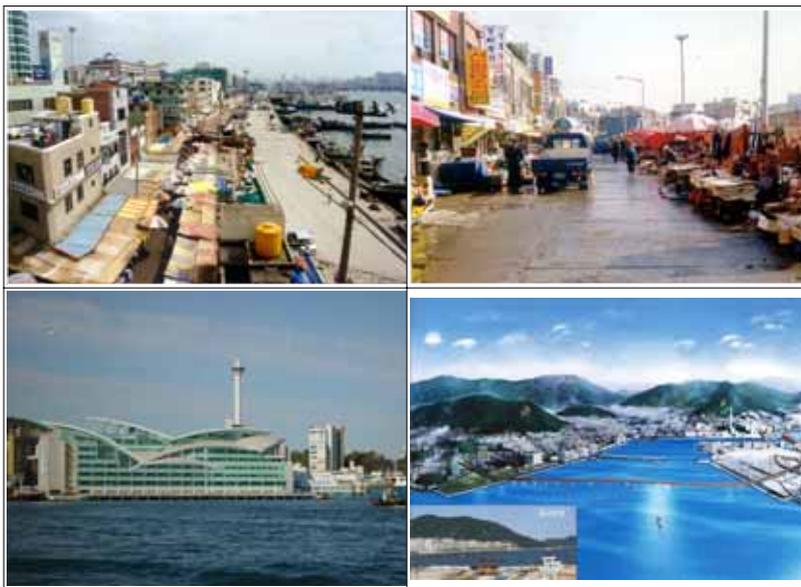
<표 IV-22> 남외항 해역의 정박지 현황

구 분	코 드	수 심(m)	시설능력
남외항 1	Wac - 01	6~10	5,000 미만 × 1
남외항 2	Wan - 02	8.0	1,000 ~ 5,000 × 10

자료 : 부산항만공사 홈페이지([Http://Busanpa.Com](http://Busanpa.Com))

2) 자갈치 시장 인근 지역

부산항 남항 자갈치시장 일원은 우리나라 수산업의 전진기지 역할을 담당해 왔으나, 현재 주변지역 인구 감소에 따른 빈약한 배후수요와 광역수요의 흡인력이 미약하고, 신도시 중심의 유사 신흥상권에 비해 경쟁력이 약화되어 가고 있다.



<그림 IV-39> 남항 및 자갈치시장 해안지역의 현황

최근에 위축된 수산물 유통, 가공산업을 활성화시키기 위해, 영세한 수산물가공업체 등의 시설집적화를 통한 질적 양적 경쟁력 강화와 생산성 확보의 필요성이 대두되고 있

으며, 부산공동어시장, 자갈치어시장의 수산물 유통거점 확보를 통하여 자갈치 일원의 연안역에 집적된 상업기능의 다양화가 요구되고 있다.

자갈치 상권은 광복·남포동 상권의 활성화와 밀접한 상호 영향관계에 있으며, 집적된 상업기능은 다양한 반면 질적 수준은 낮은 실정이고 상권의 노후화도 심화된 상태이다. 수산물 중 회 먹거리의 경우 민락동 상권에 비해 낮은 경쟁력을 보이고 있으며, 충무동 물양장~검조소간 현황도로내 상권은 주로 영세한 노점상으로 형성되어 있다.

이를 개선하기 위하여 2003년에 착공한 신축 자갈치시장 건물(지상 7층, 지하 2층)은 2006년 8월에 준공하였다. 이외에 주요 항만시설로는 물양장 약 2만평이 있으며, 접안 시설로는 방충재와 계선주가 있다. 이외 외곽시설로는 방파제, 파제제, 제수제 등이 있다.

<표 IV-23> 남항 주요 항만시설

계 류 시 설		외 곽 시 설				
항만부지	접안시설	방파제	방사제	파제제	제수제	등대
◦ 물양장 : 3개구 69,086㎡ (20,898평)	◦ 방충재 : 877개소 ◦ 계선주 : 389개소	1개소 454m (남부민 방파제)	1개소 134m (남항 방사제)	2개소 363m (충무, 남항 파제제)	1개소 70m (영도대교 제수제)	2기 (홍등대 백등대)

자료 : 남항관리사업소(2006), 내부자료

4.3 남항 연안역 일원의 여건 분석 종합

1) 자갈치 일원의 과거와 현재

부산은 1876년 개항과 더불어 세계 속 항만도시로서 탄생하였고, 1937년 총독부 고시에 의해 부산 최초로 시가지계획이 수립되었을 당시 현재의 동구, 서구, 중구, 영도구(부산진구 포함)가 부산의 원도심 지역이라 할 수 있다.

항만 매축공사는 1913년부터 지금의 부산진구 구역 내에서 시작되어 오늘에 이르고 있고, 현재의 자성대공원 일대는 조선시대부터 국제관계 속에서도 중요한 지역이었다.



<그림 IV-40> 남항지역의 주요 시설 현황

출처 : 부산항만공사 홈페이지([Http://Busanpa.Com](http://Busanpa.Com))

8·15해방과 한국전쟁을 통해 자갈치 연안역 지역은 피난민의 삶의 터전이자 우리나라 운명의 최후 보루지로서의 역할 수행을 수행하였으며, 부산 인구의 대부분은 이들 지역에 거주하였다.

특히 한국전쟁 당시 부산은 대한민국 임시수도였고, 청사 역시 현재의 부민동에 여전히 그 모습을 보존하고 있어, 자갈치 연안역 일원의 부산의 원도심지역은 상징적 의미에서도 우리나라 현대역사의 중심지였다.

부산광역시청, 법원, 경찰청 등 주요 행정기관, 중앙부두를 비롯한 항만시설과 관련 기

능, 국제시장·자갈치시장 등 전국적 브랜드를 지니고 있는 주요 시장, 전차의 기종점 등이 자갈치 연안역 지역에 분포하고 있었다.

그러나 현재는 시청을 비롯한 각종 행정관청의 이전, 도심부적격시설로 제조업 공장의 이전, 외곽지역에서 확산되는 현대식 쇼핑 시설 등으로 인해 자갈치 연안역의 침체는 가속화되고 있다.

2) 자갈치 일원 연안역 정비계획의 종합분석

부산항 남항 일원의 각종 정비계획이 추진되고 있으나, 현재로서는 연안역과 내륙과의 연계성 부족, 해양환경오염, 4계절 도시관광상품화 할 수 있는 차별성 높은 기능도입 미흡 등 다음과 같은 문제점을 안고 있다.

- (1) 자갈치 연안역과 내륙 연계성 강화 문제
- (2) 자갈치 일원의 기존 기능 이전에 따른 대체기능 확보 문제
- (3) 사업부지 확보 명분의 해안매립에 따른 부작용 우려
- (4) 외국사례 모방형 항만재개발 우려

국내 민간기업의 각종 개발사업은 한결같이 단기적 이윤에 집착한 나머지 차별성에 대한 배려가 부족하고, 특히 각종 개발사업의 대부분이 국내 또는 외국에서 흔하게 접할 수 있는 정형화된 개발형태를 그대로 모방함으로써 경제성과 직결되는 차별성 부각에 실패하는 경우가 적지 않다. 따라서 자갈치 연안역의 도시관광 관련 재개발사업의 경우도 이윤에 집착한 특정시설에만 집착하고, 나머지 기능에 대한 차별성 확보 실패 및 기능저하의 우려도 예상해 볼 수 있다.

- (5) 민간자본유치 명분으로 친수기능과 무관한 기능도입 우려

국내 해양관광개발 관련 민간기업 참여는 투자에 따른 위험부담이 많은 등 불투명한 사업성을 감수할 수 밖에 없어 투자를 기피하고 있는 현실이다. 특히 정부기관을 복잡하게 경유해야 하는 허가절차와 각종 이해관계자의 보상관행에 따른 기득권 주장, 법적·행정적 절차 복잡 등 외국의 관광사업 여건에 비해 열악한 투자환경으로 인해 국내외 민간기업들의 한국의 관광산업 진출이 어렵다는 인식이 팽배해 있다. 그러나 한편으로는 외국기업의 경우는 유사사례 도입 우려가 높고, 국내기업의 경우는 단기적 이윤에 집착한 나머지 친수기능과 무관한 기능 도입 우려가 적지 않다.

(6) 청정해역 확보 불리

친수개발, 해양관광의 가장 핵심 요소는 청정해역 확보이다. 그러나 현재 보수천 하구 해역의 해양환경은 심각한 수준에 있으며, 이들 해역은 조류에 의한 남향 일원 해역에 미치는 영향은 악영향이 우려된다.

(7) 주변권 각종 계획과의 공간적, 기능적 통합 곤란

자갈치 연안역은 주변과 연계되는 종합적인 공간계획이 이루어지지 못하고, 토지소유의 공간적 관리주체, 즉 개발주체에 따라 개별적으로 추진되고 있다.

(8) 자갈치 연안역 관리주체의 제도적 통합의 한계

(9) 항만 재개발 관련 연구 및 학술적 토대 미흡

항만재개발 관련 학문적 토대인 Waterfront개발은 해양토목(수리학, 토질 등) + 항만(외곽시설, 수역시설, 접안시설 등) + 해양관광(마리나, 크루즈 등) + 교통(내륙교통, 해상교통) + 도시계획 + 해양환경 + 해양건축(조경 등) 등 다양한 분야가 유기적으로 결합되는 종합학문이다. 이에 따라 이들 분야를 종합적으로 통합해야 한다.

이처럼 해양관광은 워터프런트 개발과 관련되는 다양한 분야의 유기적인 협력체계가 필연적이나 현실적으로 학제간 협력연구체계가 극히 미약하기 때문에 향후 자갈치 연안역 재개발 추진에 있어서 학술적인 문제가 적지 않은 걸림돌이 될 것으로 예상된다.

(10) 자갈치 연안역 공간관리주체의 미래도입기능의 전문성 부족 및 계획

3) 자갈치 일원 개발 입지조건 평가분석

자갈치 현대화 사업의 일환으로 자갈치 활어 위판장 현대식 건물로 탈바꿈 하였으나 인근 주변의 문화 콘텐츠의 연계성 미비와 근접한 거리임에도 불구하고 접근성의 확보가 시급한 상황이다.

가. 주변여건

어시장 상권 형성- 자갈치시장을 비롯해 신동아 회센터, 건어물시장, 연도변 횃집 등과 냉동창고 등이 집적된 어시장 상권이다.

광복동·남포동 연계- 부산도심의 양축 중 한곳인 광복동과 남포동이 연결되어 하나의 상권 집적지를 형성하고 있다.

PIFF 광장 근접- 부산국제 영화제의 개최장소인 부산극장 등 복합 시네마도로 건너편으로 입지하고 있다.

다수의 상업기능 집적지-광복동전문상가, 남포동수산물상권, 국제시장 및 창선시장, 수입상가, 지하상가, 등 다수 상업기능들이 집적하여 거대한 상권이 형성된 곳이다.

관광자원의 산재- 용두산 공원, 태종대, 영도다리, 연안부두, 송도공원 등 외부관광객이 찾는 관광자원들이 산재 되어 있다.



<그림 IV-41> 남항 주요 항만시설

나. 교통접근성

<표 IV-24> 광역권에서의 접근성

구분	내용	평가
서부권 (사하·사상)	· 사상권 : 구덕로 통해 도로접근 양호 · 사하권 : 도로외 지하철 1호선 연결 충무로 통해 연결	양호한편
동북권 (해운대·남구)	· 수영로를 통해 중앙로를 통하거나, 해안도로(충장로)를 따라 20~40분 내에 접근가능 · 지하철 2호선-1호선 연결로 접근가능 ※그러나 심리적으로 상당한 부담감 있는 지역임	심리적 거리감
중부권 (서면권)	· 중앙로나 지하철 통해 접근 용이하나, 서면 상권이 위낙 강하기 때문에 심리적 부담감이 있는 지역임	심리적 거리감
북부권 (금정·동래구등)	· 중앙로나 지하철 통해 접근 용이하나, 서면 상권이 위낙 강하기 때문에 심리적 부담감이 있는 지역임	심리적 거리감

광역접근성은 한국 제2의 대도시로써 접근성이 탁월하다.

또한, 광역도로망의 발달로 서울 및 수도권, 중부권, 호남권 영동권 등 거의 모든 도시로부터 접근성이 용이하다.

2004년도 개통한 KTX의 영향으로 철도 이용객이 증가하고 있으며 주로 부산역을 이용하고 있다.

<표 IV-25> 각 교통별 접근성

구분		기능
철도 교통	KTX	· 서울권에서 2시간 50분 소요 · 대전간 1시간 40분 소요 · 대구간 40분 소요
	새마을호	· 서울권에서 2시간 50분 소요 · 대전간 1시간 40분 소요 · 대구간 40분 소요
항공		· 서울 김포에서 부산 김해 간 1시간 소요
항만		· 주로 외국인 입국자들이 이용 · 접근성이 좋은 일본과 러시아 이용객이 가장 많음

도로 교통	경부고속국도1호	· 서울 부산간 연결선상의 도시를 연결하는 중심통로 기능
	남해고속국도10호	· 전남 순천 부산간 연결도로로 호남지역에서 접근 통로 역할
	남해제2지선 고속국도10호	· 김해 부산간 연결도로로서 기존 남해선의 교통량 을 분산시키며 인근도시로부터 접근성을 높임
	중앙고속국도55호	· 부산 춘천간 연결도로로서 연결선상 도시들의 접 근이 용이함
	동해고속국도55호	· 부산 속초간 연결도로로 동해산 도시로부터의 연 결통로 역할
	지방도7번	· 경주, 울산과의 연결
	지방도31번	· 울산과 연결

4) 주변에서의 접근성

가. 인접접근체계

인접지를 살펴보면

자갈치 전면은 2호선 도로이나 현재는 노점상과 점포의 돌출진열 때문에 차량의 유동이 사실상 어려운 상황이다.

현재는 신동아 쇼핑 전면도로가 어시장 상권의 중심도로 기능을 수행하고 있으나, 일방통행로이고 도로망이 협소하여 교통정체가 다소 있는 편이라 할 수 있다.

광복동쪽과의 연계성은

6차선 구덕로 도로를 사이에 두고 이 지역의 보행자도로로 연결되어 있으며,

현재 주된 연계통로는 지하도이나 60개 내외의 계단이 있어 노약자 등의 이용에 있어서는 상당히 부담스러운 편이다.

또한 중앙로에서의 진입도로를 살펴보면

중앙로에서 8곳의 진입로가 있어 진입환경은 좋으나, 진입도로의 협소 및 돌출 진열등에 따른 쾌적성이 결여되어 있는 등 실질적인 접근 환경은 좋지 않다고 할 수 있다.

나. 접근성을 총괄적으로 정리하면 다음과 같다.

(1) 대중교통

<표 IV-26> 남항에 연결되는 대중교통시설

구분	비고
대중교통	· 다수의 버스노선이 경유하고, 지하철역세권인 점에서 대중교통접근성은 양호한 편임. 다만 지하철역이 깊어 자갈치시장 접근하는데 실질적으로 부담이 되고 있음
자가용	· 부산시 도로교통의 편중성, 도심 정체등과 사업지 인접도로망의 열악성 등으로 자가용의 접근성 자체가 부담스러운 여건임
광역교통	· KTX종점(부산역)과 근거리에 위치한 점과 연안부두 근거리에 위치한 점은 외부 관광객을 유인하는데 기회요인을 감춤

(2) 도보 접근성

구덕로 북측 광복동·남포동에서 자갈치 시장까지 지하도의 문제, 진입로의 복잡성 때문에 접근성 자체에 상당한 부담감이 있는 실정이다.

(3) 종합

가장 큰 문제는 자가용 접근성의 부담감과 광복동·남포동에서의 보도 접근성이 제약 요인이라 할 수 있다.

다. 관광객 및 형태

(1) 관광형태

부산의 관광객 형태를 살펴보면

부산 관광객의 41%가 일본관광객이며, 우리나라 전체 관광객의 31%를 점유하고 있다.

단체여행객보다 개별여행이 많은 편이며, 페리 보다는 서울 등 타지를 경유 하거나 김해 공항을 통해 입국하는 경우가 많으며 관광지로 주로 많이 찾는 곳은 국제시장, 자갈치시장, 태종대 등이다.

이를 종합해보면 자갈치는 외국인에게 목적형 관광입지라기 보다는 단순관광의 대상으로 나타나고 있음을 알 수 있다.

제5장 결론

자갈치 연안역에 시민들을 위한 친수공간 창출과 더불어 부산의 새로운 시민여가기능·수산관광기능·해양문화관광·지역경제기능이 공존하는 종합적인 공간으로 창출시킬 수 있는 방안을 도출하기 위한 본 연구의 결론은 다음과 같다.

1. 주변권과 일체화된 종합적인 자갈치 연안역 재정비 추진

(북항 재개발과의 연계 및 차별성의 부각)

자갈치 연안역 재개발의 성공과 개발효과의 극대화를 위해서는 자갈치 일원을 중심으로 하면서 서구 송도해수욕장~영도대교~연안여객터미널~국제여객부두~세관부지~철도부지~55보급창까지를 연계하는 향후 기능을 고려한 공간계획을 마련해야 할 것이다.

2. 북항 재개발과 남항과의 해상연계의 필연적 확대

북항 재개발사업지와 남항과의 해상연계가 매우 중요하고, 특히 현재 부산대교(항로폭 160m, 해수면 선박통항 높이 14.15m)를 통과할 수 있는 소형선박으로는 남항과 북항의 해상공간 고부가가치를 기대할 수 없다.

부산대교, 영도대교가 가로막고 있는 물리적 제약요소(영도대교 : 교량폭 25m, 해수면 선박통항 높이 7.24m, 남항대교 : 항로폭 130m, 통항높이 30m, 교량높이 해면상 40m)가 있지만 대한민국 해상관문 재창조와 구도심 회복이라는 주제의 역사적인 메가 프로젝트인 북항 재개발사업에는 반드시 북항과 남항의 해상연계가 반드시 필요하다.

3. 에코포트(Eco-Port)형 자갈치 연안역 재개발

자갈치 일원 재개발의 가치와 경쟁력을 결정하는 중요한 요소는 깨끗한 수질 확보이다. 따라서 자갈치 일원 해역의 청정한 수질 확보를 위한 내륙 오염원(보수천 등)의 최소화 방안을 마련해야 할 것이다. 또한 자갈치 연안역 해역부에 인위적으로 도입할 각종 시설이 해역환경과 공생할 수 있도록 설계하고, 해양환경 훼손에 따른 경감적 조치 방안을 계획하거나, 환경창조형 기술을 적극 도입해야 할 것이다.

4. 차별성과 경제성, 공공성 확보의 자갈치 연안역 재개발

단편적인 외국의 개발사례 형태나 디자인 모방은 성공적인 자갈치 연안역 재개발을 기대할 수 없다. 따라서 자갈치에서만 접할 수 있는 차별성 높은 기능과 시설 도입 그리고 4계절, 24시간 국제교류 및 해양·관광기능 창출을 통한 경제성 확보와 시민적 기대에 부응한 공공성 발휘가 필요하다.

5. 수변 조망권 공유와 창의성을 도입한 자갈치 연안역 창출

공공의 성격이 강한 연안역 조망권을 어느 특정 시설물(건축물 등)이 독점하지 않도록 하기 위해서는 자갈치 연안역에서 가까운 지역의 저층 구조물로 계획하는 등 시설의 배치, 높이와 간격(Slit)에 대한 세밀한 계획과 창의성이 필요하다.

6. 해양도시 어메니티를 고려한 자갈치 연안역 재정비

자갈치 연안역 도입의 각종 시설에 아무리 훌륭한 디자인·장식이 설치되어도 각각의 건물이 개성만을 주장하고 건물 상호간의 통일감이 있어야 한다.

따라서 자갈치 연안역 일원의 각종 구조물 축조시에는 해역환경과의 조화는 물론이고 구조물의 배치와 스카이라인의 통일 등 항만의 어메니티를 향상시킬 수 있도록 하는 도입시설 및 구조물의 경관계획과 함께 재료와 색채의 조화가 필요하다.

7. 지역의 역사성과 특성을 살린 친수공간 및 자갈치 역사관 건립

부산 자갈치 역사는 부산의 역사이며 우리나라의 역사이기도 하다. 임진왜란 당시 수군 통제소가 설치 되어있으며 해전의 격전지이기도 한 부산의 역사성과 일제 식민지시대인 근대시대와 한국전쟁을 거치면서 시민들의 애환의 상징이 되어버린 자갈치시장, 영도다리, 용두산공원 등이 함께 공존하는 이 지역의 역사성과 특성을 살린 테마역사 전시관이 필요하다.

8. 주변 해상 친수 공간 활용 및 연안크루즈의 도입

부산 남항 인근 지역에 있는 목도, 형제도, 생도, 두도, 서도 등 무인도를 친수공간으로 개발 일반 시민의 도심공간을 벗어나 자연 경관을 공유할 수 있는 가치 창출이 필요하다. 또한, 통합 연안 크루즈 운영을 도입함으로써 기존 태종대, 이기대, 해운대의 개별적인 관광선을 자갈치 연안크루즈 터미널 도입으로 기존 불편했던 교통 문제 및 개별적으로 운항되어 서로 연계할 수 없었던 부산 연안 관광을 부산 중앙지점에서 출발하여 여러지역에 운항되는 관광선을 환승할 수 있는 거점이 필요하다.

참 고 문 헌

1. 이명권외, 21세기 해양개발, 기문당, 1997
2. 이한석·도근영, 워터프론트계획, 도서출판이집, 2000
3. 부산광역시 해양 워터프론트의 개발 및 보전, 부산발전연구원, 1998
4. 제2차 전국연안항 항만기본계획 수정계획(안) (2007~2011), 해양수산부, 2007.10
5. 배권수, 부산 남항 워터프론트 정비 방안에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위논문, 2007
6. 부산다운건축 마스터플랜, 부산광역시, 2003
7. 영도연안발전 장기플랜, 한국해양대학교 영도연안 연구센터, 2001
8. 부산발전 그랜드 디자인, 부산발전연구원, 1996
9. 해양공간의 창조적 활용을 위한 기술 심포지엄, 한국해양대학교 해양과학기술대학, 2004
10. 이한석, 부산의 연안에서 해안경관 보전방안, 부산광역시, 2001
11. 최재훈, 자연형 해안공원 이용객의 이용행태에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위논문, 2003
12. 부산항 재래부두 재개발 방안 연구, 부산항만공사, 2005
13. 전국무역항 항만기본계획 용역 보고서, 해양수산부, 2001
14. 21세기 해양수도 발전을 위한 부산항 일반부두 재정비 방향에 관한 연구, 부산신항만(주), 2004
15. 부산항 북항 재개발 방향, 부산항만공사 국제세미나 자료, 남기찬, 2006
16. 2011년 영도구 장기종합개발계획, 부산광역시 영도구, 1999
17. 자갈치 친수공간 관련 학술용역, 부산도시공사, 2006
18. 이창근, 영도워터프론트 장기발전 계획에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위논문, 2003

19. 해양환경과 공생하는 해양공간 개발, 한국해양대학교 해양공간 건축학부, 2002
20. 임승빈, 경관분석론, 서울대출판부
21. 이정환, 부산연안의 워터프런트 개발 방향에 관한 연구, 동아대학교 박사학위논문, 2001
22. 윤갑진, 해양경관 분석에 관한 연구, 부산수산대학교 석사학위논문, 1995
23. 이명권 외, 해양건축 용어 사전, 기문당, 1997
24. 쿠로야나기 외, 해양시설의 계획과 설계, 미리내
25. 쿠로야나기 외, 프로세스 96, 해양건축의 구도
26. 신건축, 워터프런트 계획과 디자인
27. 일본 토목학회, 워터프런트의 경관 설계, 보문당
28. 김광득, 21세기 워터프런트, 누리에
29. 도시의 워터프런트 개발, Dauglas M Wrenn 저. Yokouchi Norihisa 역, 녹도출판회, 1988
30. 워터프런트 개발의 수법, Yokouchi Norihisa 저, 녹도출판회, 1995
31. 항만 재개발 기본계획, 해양수산부, 2007

인터넷 참고자료

- <http://www.momaf.go.kr> 해양수산부
- <http://www.pusan.momaf.go.kr> 부산지방해양수산청
- <http://bdi.re.kr> 부산발전연구원
- <http://www.busan.go.kr> 부산광역시청
- <http://southport.busan.go.kr> 부산광역시 항만관리사업소
- <http://www.bcfm.co.kr> 부산공동어시장
- <http://www.yeongdo.go.kr> 부산영도구청

感謝의 말씀

未知의 세계를 찾아 나서는 것처럼 설레임과 호기심, 그리고 自身에 대한 기대감으로 시작한 晩學의 길에 석사과정 論文을 완성하기까지 바쁜 시간을 쪼개며 指導해주신 이명권 지도교수님께 진심으로 감사를 드립니다.

또한 논문 심사에 있어 많은 助言을 아끼지 않으신 이한석 교수님, 도근영 교수님 그리고 대학원 전 과정 동안 많은 가르침과 도움을 주신 안웅희 교수님, 송화철 교수님, 오광석 교수님, 박수용 교수님, 해양수산부 장만봉 서기관님, 부산발전연구원 최도석 부장님께 깊은 감사를 드립니다.

그리고 함께 同苦同樂하며 晩學을 함께 했던 박동구 교수님, 이성명 소장님, 최대영 소장님, 한창수 주사님과 한국해양대학교 해양건축공학과 연구생들을 기억에 남기고 싶습니다.

아울러 논문의 자료정리를 위하여 협조하며 애써주신 부산광역시 해양농수산국 직원들과 어업지도선 201호 정우진氏를 비롯한 동료 직원들, 도시 및 연안이용 계획 연구실에 류균용 연구원에게 진심으로 고맙다는 말씀을 드립니다.

평소에 생선 비린내와 사람냄새가 가득한 자갈치시장과 부산남항을 돌아볼 때면 마음 한구석에서 깨끗이 정비되어 보다 많은 사람들이 즐겁게 찾을 수 있는 방법은 없을까.. 하는 고민을 자꾸만 하게 되서 이것을 계기삼아 논문을 시작하였으나 오히려 학업의 열정에 대한 많은 부족함과 아쉬움이 남게 되었습니다. 앞으로 제 부족한 논문을 더욱 깊이 研究하고 發展시켜 부산의 역사가 살아 숨쉬는 아름다운 남항, 부산의 얼굴로 발전되기를 기대해 봅니다.

끝으로 家長으로 부족한 저를 이해하며 지켜봐준 아내 박장희氏와 아들내외 지일이와 안민혜 그리고 딸 지선이에게 고마움을 전하며 앞으로 더욱 열심히 살아가는 모습을 보여주고 싶습니다.

앞으로 (또다른 꿈을 꾸면서) 열심히...