

# 국제물류 거점항만의 친수공간화 정책방향 - 광양항을 중심으로 -

## Waterfront Development Policy of International Logistics Hub-Port -The Case of Gwangyang Port -

정 봉 현\*

### 목 차

- I. 서론
- II. 항만친수공간의 개념과 유형
- III. 외국 항만친수공간의 개발사례
- IV. 항만친수공간 개발의 문제점
- V. 광양항의 항만친수공간화 정책방향
- VI. 요약 및 결론
- \* 참고문헌

**Key Words:** Waterfront Development, International Logistics Hub-port, Gwangyang Port

### Abstract

본 논문은 국제물류 거점항만인 광양항을 사례로 하여 항만친수공간의 개발정책을 다루고 있다. 연구의 목적은 항만친수공간의 기본이론과 개발실태의 실질적 분석을 토대로 광양항에 항만친수공간을 개발하기 위한 종합적인 정책방향을 계획·제도적인 시각에서 제시하는 것이다. 본 논문의 주요내용은 항만친수공간의 개념과 유형, 외국 항만친수공간의 개발사례, 항만친수공간 개발의 문제점, 광양항의 항만친수공간화 정책방향 및 결론 등으로 구성되고 있다.

광양항 친수공간의 실제 대상지는 컨테이너항 지구와 묘도지구이다. 컨테이너 항만의 부지에는 이용자 및 시민에게 쾌적한 공간을 제공하는 녹지공간의 조성과 함께 친수성 항만공간의 확보가 중요하다. 묘도지구는 해안매립과정에서 소실된 자연생태계를 복원하여 자연친화적인 지속가능한 자연의 이용방안을 마련하며, 이의 일환으로 해양생태공원을 조성한다. 이와 더불어 광양항 친수공간의 개발전략들에는 항만시설의 개방과 홍보활동의 강화, 신항만 개발과 항만재개발시 친수공간확보의 무화, 항만친수공간 확충목적의 관련제도 정비, 항만친수공간 기본계획의 수립, 항만친수공간 지구의 지정, 항만친수공간 관련제도의 정비, 항만친수 행정기관조직의 정비 등으로 제시할 수 있다.

\* 전남대학교 경제학부 지역개발학전공 교수, [bhjeong@chonnam.ac.kr](mailto:bhjeong@chonnam.ac.kr), (011)647-7367

## I. 서론

항만은 기본적으로 화물수송의 결절지이었으나, 최근에는 유통거점항만과 종합화물 유통체제를 강조하고 있다. 선진국과 한국에서도 환경친화적인 항만개발과 항만친수공간의 조성이 항만개발의 추세가 되어 있다. 이제 항만은 물류, 정보, 산업 및 생활 등 다양한 복합기능이 고도로 발휘되는 복합적인 물류공간이 되고 있다. 항만친수공간은 항만지역에서 친수행위가 일어나는 물리적 공간과 그 기반시설을 의미한다. 항만도시와 항만의 수변 지역(water front)은 매립에 의한 신도시공간의 창조, 친수공간으로 시민휴식공간, 부도심으로서 정보산업지역, 주거지역, 상업지역에 이르기까지 많은 기능을 가진다. 이 지역은 경제적, 문화적, 환경적 자원이며 다양한 측면에서 매력적인 도시공간인 것이다.

외국의 주요항만인 싱가포르의 동해안지구, 호주 시드니의 Darling Harbour, 일본의 Minato Mirai 21와 Port Island, 영국 런던의 Docklands, 독일의 Hamburg, 뉴욕의 South Street Seaport, 샌드애고의 Embarcadero District 등을 보면, 항만도시에 친수공간을 적극적으로 개발하였다. 선진외국의 주요항만들은 개발의 특성에 따라 다양한 유형의 항만친수공간을 조성하여 시민생활의 향상과 도시경쟁력 강화에 기여하였다.

우리나라에서는 항만친수공간의 개발에 항만시설의 규모, 항만공간의 구성, 항만시설유형의 균형성, 항만공간의 폐쇄성, 항만친수공간의 시설부족 측면에서 많은 문제가 노정되어 있다. 이것은 항만친수공간이 도시의 중요한 구성요소로 정착되고 도시휴양단지의 개념으로 확대되어 못한데 기인한다. 따라서 항만친수공간은 시민생활의 질을 향상시키고, 항만을 도시의 휴식·관광·문화·여가공간으로 기능하도록 개발되어야 한다.

상기한 배경 하에 본 연구의 목적은 항만친수공간의 기본이론과 개발실태의 실질적 분석을 토대로 광양항에 항만친수공간을 개발하기 위한 종합적인 정책방향을 계획·제도적인 시각에서 제시하는 것이다. 중요한 연구내용은 항만친수공간의 개념과 유형, 외국 항만친수공간의 개발사례, 항만친수공간 개발의 문제점, 광양항의 항만친수공간화 정책방향 및 결론 등으로 형성되어 있다. 본 논문은 관련문헌의 이론적 고찰, 기존 통계자료의 분석, 연구보고서의 검토·해석과 전문가 의견청취 등의 방법으로 수행되었다.

## II. 항만친수공간의 개념과 유형

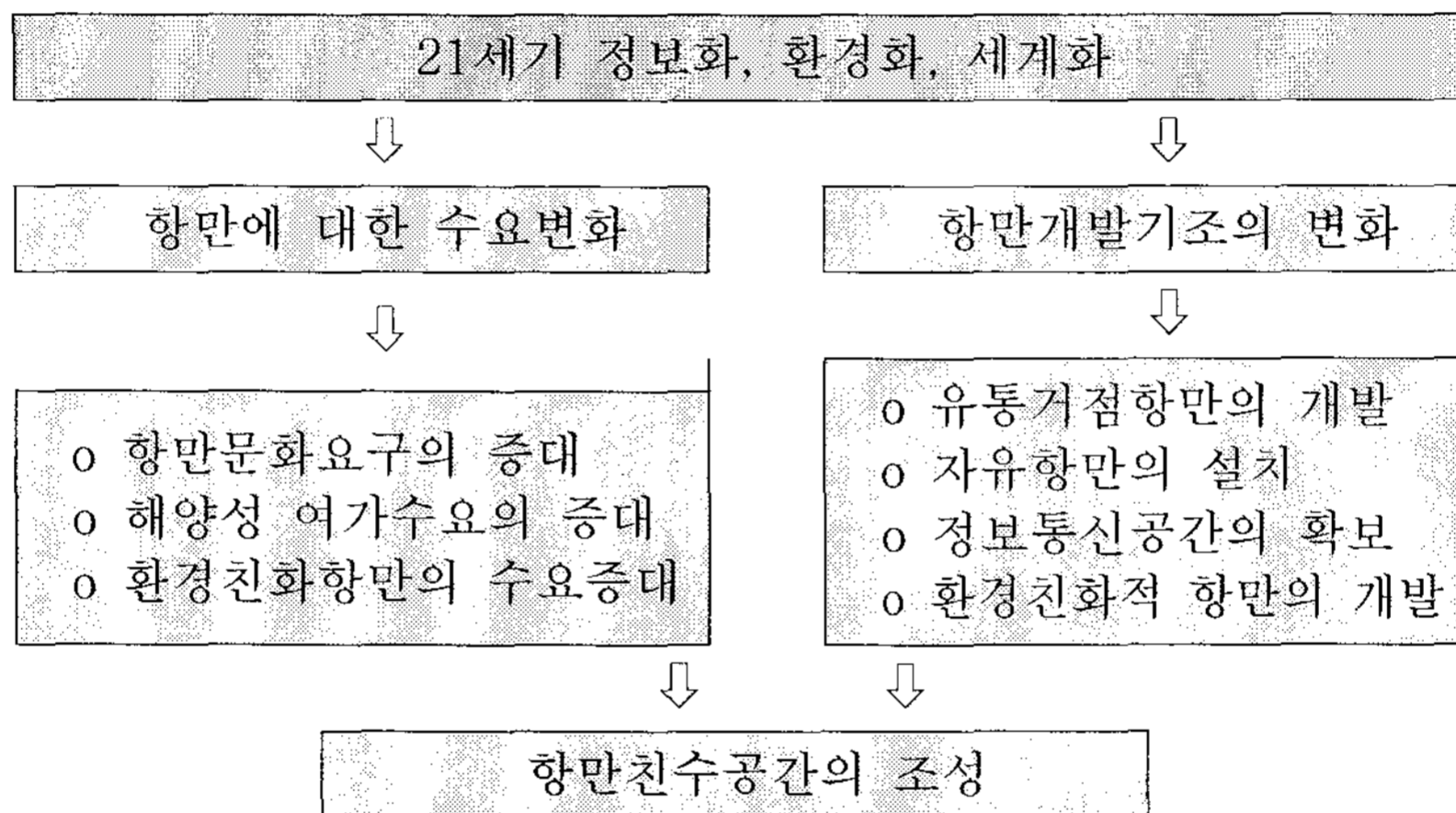
### 1. 항만친수공간의 개념

#### 1) 항만환경의 변화동향

21세기 시대에 항만환경의 변화는 항만에 대한 수요변화와 항만개발특성의 변화로 구분하여 설명할 수 있다. 과거의 항만은 화물수송의 결절지로서 강조되었으나, 최근에 항만은

유통거점항만과 종합화물 유통체제를 강조한다. 또한 환경친화적인 항만개발과 항만친수공간의 조성이 선진국은 물론 최근 한국에서도 항만개발의 추세가 되어 있다. 이제 항만은 물류, 정보, 산업 및 생활 등 다양한 복합기능이 고도로 발휘되는 복합공간으로 변모해 있다. 특히 친수공간의 수요가 증대함에 따라 해양성 여가수요의 증가, 항만문화욕구의 증대, 환경친화적 항만수요의 증대 등 항만의 대한 수요변화가 발생하고 있다. 이러한 요인으로 21세기 정보화, 환경화 및 세계화의 시대에서 선진항만의 개발기조도 많이 변모한다. 이들 변화의 특성으로는 유통거점항만의 개발, 자유무역지대의 설치, 정보통신공간의 확보, 환경친화적 항만개발, 항만친수공간의 개발 등으로 대변할 수 있다.

<그림 1> 21세기 항만환경의 변화와 요구



자료: 윤상호 · 정봉현(2000)

## 2) 항만친수공간의 개념

친수공간(waterfront)은 수제선을 사이에 두고 육역과 수역의 상이한 조건을 연계시키는 지역으로 제3의 공간이다. 이러한 공간은 수변공간을 포함하는 임해부를 재개발하여 지역 환경과 생활수준을 개선하는 지역, 산업, 및 문화구조를 구축하는 장소이다. 그러므로 친수공간은 녹지 및 생산·생활기능을 포함하는 공유의 장소가 되고 있다. 친수공간에서는 공업·유통·어업 등 생산적인 행위와 개발·보전을 상업·업무·주거·레크레이션 등의 생활행위가 발생한다. 그러나 친수공간의 물리적인 범위와 개발·규제행위에 대한 사항은 형평성의 차원에서 각국에서 법률로 규정한다. 이를 테면, 미국은 연안역 관리법(Coastal Zone Management Act)에서 연안역 관리계획(CZM Plan)으로, 일본은 해안법, 한국에서는 연안관리법으로 친수공간의 범위를 한정한다.

<표 1> 친수공간의 공간적 규제

국가	관계법	공간적 범위규제
미국	연안역 관리법	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 수역측: 수제선 - 해역</li> <li>■ 육역측: 수제선 30m - 8km 구간 간선도로 등 시설</li> </ul>
일본	해안법	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 해안 보전구역; 친수공간 간주</li> <li>■ 수제선 - 육역, 해역 모두 50m로 한정</li> </ul>
한국	연안 관리법	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 연안역 - 12해리(22km), 육역 - 500m</li> <li>■ 항만법상 지정항만, 어항법상 제1·3종어항, 관계법령에 의한 산업단지 - 1km</li> </ul>

자료: 미국-연안관리법; 일본-해안법; 한국-연안관리법

항만친수공간은 광의로 항만지역에서 인간과 바다가 공유하는 모든 공간이다. 이는 친수 산업적 공간, 친주민적 공간, 및 친해양환경적 공간으로, 이들과 관련된 행위 또는 기회 등을 포함한다. 좁은 의미로는 항만지역에서 친수행위가 일어나는 물리적 공간과 그 기반시설을 항만친수공간으로 지칭하고 있다. 여기에서는 협의로서, 항만친수공간을 항만지역의 친수를 위한 기반정비로 의미한다. 항만친수시설은 조망, 유람선, 해양박람회, 마리나, 인공섬, 유보도, 수족관, 해수욕장, 해수탕, 식당 등 자연적 및 인위적인 다양한 친수활동이 가능한 조성시설이다. 따라서 항만친수공간은 항만친수시설이 분포되어 있는 지역적인 공간을 뜻한다. 이것은 해안선을 사이에 두고 육역과 수역을 포함하는 공간이 항만시설내 혹은 항만 인접부에 있는 경우를 말한다.

<표 2> 수변입지별 친수공간 활동형태

구분	친수활동 사례
하천상류	<ul style="list-style-type: none"> <li>• boating, 젃트스키, 요트, 수상스키, auto camp, canoe, hiking, 야영, 불꽃놀이,</li> <li>• 조정장(rowing), 뗏목타기, 바베큐, 캠프파이어, 등(燈) 흘러보내기, 바자회 등의 이벤트 연날리기, 운동놀이 등</li> </ul>
하천하류	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 피크닉, 야유회, 야영, driving, 유보도 등</li> </ul>
호수	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 야유회, 피크닉, 야영 등</li> </ul>
어촌	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wind surfing, scuba-diving, boating, 갯바위 낚시·유어선 낚시, 수영, 수상스키, 유람선, 산책로</li> </ul>
항만	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 유람선, 해양박람회, 수족관, 박물관, 인공섬, 마리나, 보도 등</li> </ul>
저수지,댐	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 유보도, driving, 야유회, 피크닉, 야영 등</li> </ul>
인공어촌	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해수탕, 해수풀장, 인공해수욕장, 체험어장, 해중공원, 바지선 낚시, 낚시공원, 유람선, 계단식 호안, 휴게실, 전망탑, 산책로 등</li> </ul>
인공항만	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 유람선, 해양박람회, 수족관, 박물관, 인공섬, 마리나, 유보도 등</li> </ul>
인공도심,기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수족관, 박물관, 인공해수풀장, 민속관광촌, 각종 이벤트개발 등</li> </ul>

자료: 한국해양수산개발원(1998)

## 2. 항만친수공간의 개발배경<sup>1)</sup>

도시의 수변지역(water front)은 매립에 의한 신도시공간의 창조, 친수공간으로 시민휴식 공간, 부도심으로서 정보산업지역, 주거지역, 상업지역에 이르기까지 많은 기능을 가진다. 이 지역은 경제적, 문화적, 환경적 자원이며 여러가지 점에서 매력적인 공간이 되고 있다. 도시의 수변지역은 도시공간의 최후의 개척지 또는 도시문제의 해결 가능지역으로 간주되기도 한다. 그래서 도시의 욕구를 실현하는 새로운 공간으로서 수변지역에 많은 관심을 기울이는 것이다. 따라서 친수공간의 개발에는 고도의 정보화·국제화·급변하는 산업구조·생활패턴의 변화 등 다양한 시대적 배경이 나타나고 있다.

### 1) 정보화 사회의 급진전

정보화 사회의 진전에 따라 항만 배후도시의 산업구조가 정보서비스 산업위주로 변모하여 항만도 변화하고 있다. 공업중심의 산업사회의 발전에 따라 공장건설과 물동량의 처리를 위하여 항만을 집중적으로 개발하여 왔다. 도시에서 정보산업의 공간수요가 크게 증대되어 대도시에서 수변지역을 개발하여 그 수요를 충족하는 텔레포트(teleport)가 등장하여 있다. 이것은 위성 통신 또는 기타의 장거리 통신 매체에 의한 고도 정보화 도시. 개발된 지역 및 그 주변 지역에 통신 정보를 제공하는 시설이다. 또한 재개발을 목적으로 한 항만 지구 등의 중심 시설로서 개설되는 예가 많다. 뉴욕, 샌프란시스코, 런던의 각 텔레포트가 이에 해당한다. 따라서 기존 대도시에서는 시대적인 정보산업사회로의 변화에 구조적으로 대응하기 어렵다. 그래서 개발제한의 요인이 상대적으로 적고 다양한 도시개발을 유도할 수 있는 수변·연안지역을 개발하여 부도심 공간을 확보하려는 노력이 강한 실정이다.

### 2) 해운교통산업의 변화

정보화 사회에서 항만은 단순한 사람과 화물, 정보와 문화의 교류장소가 아니다. 항만시설은 국가경제의 기간시설이며 배후도시 경제의 중요한 요소이다. 그러나 항만 수변지역은 지금까지 산업시설과 대형 화물차에 점유되어 시민의 접근을 제한하여 배후지역의 경제 및 환경에 부정적 영향이 증대되었다.

1960년대 컨테이너의 출현이후 컨테이너선의 현대화 및 대형화가 진행됨에 따라 항만의 성장과 발전에도 다양한 영향을 미친다. 대형 컨테이너선의 운항 및 컨테이너 화물의 원활한 처리를 위하여 넓은 야적장, 깊은 수심과 긴 연장의 접안시설이 필요하였다. 따라서 근대적인 접안시설로는 컨테이너를 처리하기 어렵기 때문에 항만시설을 확충이 요구된다. 항만개발의 여지가 있는 도시는 부두전면을 매립·확장하여 항만시설을 개발하며, 배후도

1) 광양시, 2005, 항만워터프론트 개발사례, 광양항 레포트 통권 제31호(2005.12.), pp. 13-17.

시의 성장에도 기여한다. 항만개발의 부지가 적은 항만은 항만의 수변·연안지역을 주거·업무·상업·문화 등의 복합용도로 개발하여 공동화를 방지하고 항만도시의 성장지역으로 재개발하는 것이다.

### 3) 항만 수변지역에 대한 인식변화

과거에 성장과 개발위주의 산업화 사회가 중심이었으며, 인간은 자연을 개발과 정복의 대상으로 그 가치는 경제적 평가에 의하여 결정되었다. 그 후에 인간의 감성과 개성, 자연의 환경적 가치에 대한 새로운 환경적인 인식변화가 발생하고 있다. 이것은 환경적 가치에 경제적 가치를 부여하는 인식변화를 넘어 환경적 가치보다 높은 경제적 가치를 수반하는 것이다. 환경적 측면의 이유로 항만과 공업단지에 의해 점유된 항만의 연안지역을 인간을 위한 친수공간으로 회복하자는 인식의 확산이 진행된 것이다.

### 4) 한국의 항만친수공간의 개발배경

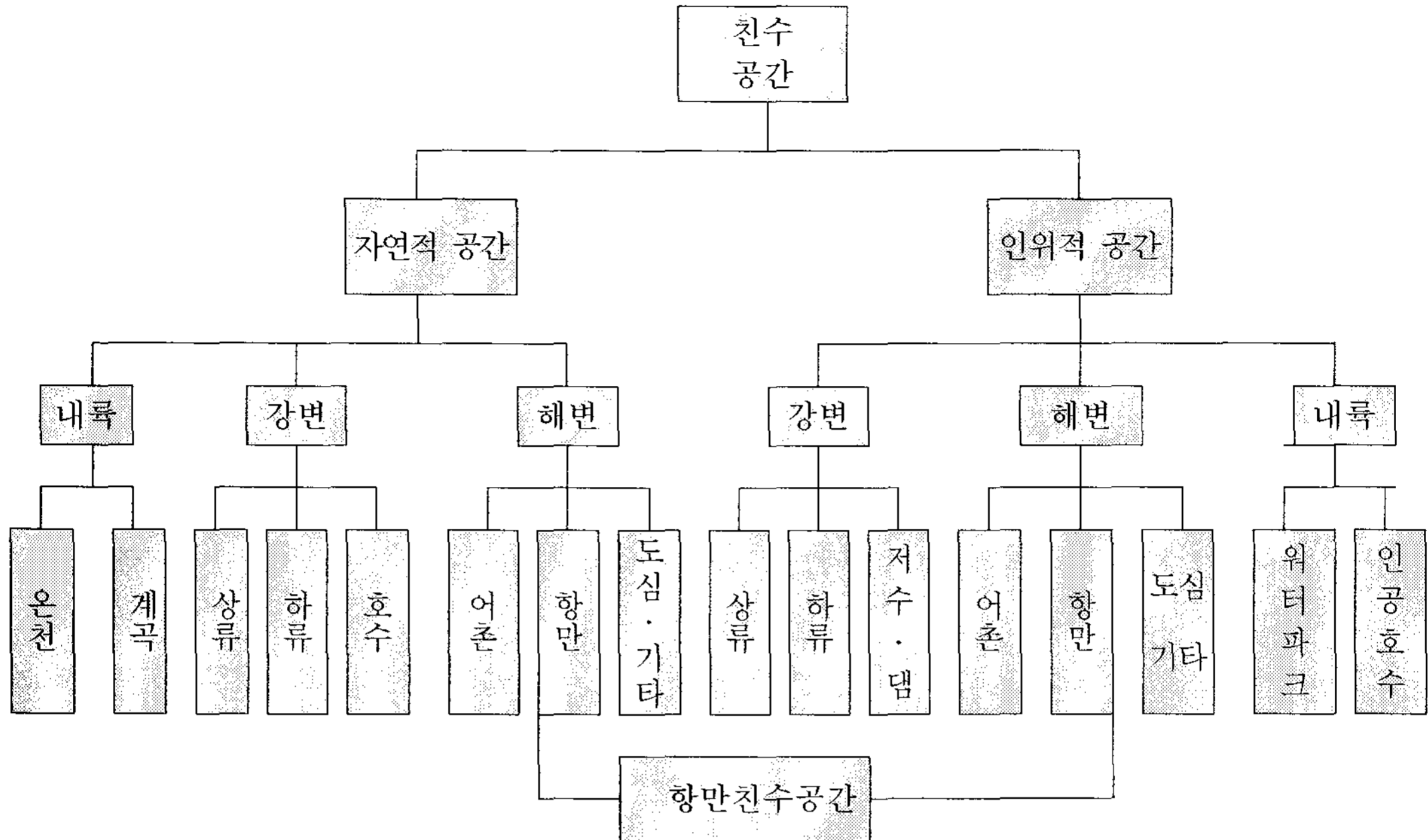
우리나라는 1990년대 초에 부산 해상도시 건설사업에서 복합기능을 갖는 항만 친수공간의 개발이 논의되었다. 그 후에 인천국제공항, 부산신항 개발 및 인천 송도 신도시 개발계획 등 항만 친수공간개발에 정책적 관심이 주어진 것은 불과 수년 전의 일이다. 수변지역 개발에 대한 관심과 사회적 배경은 도심지역의 용지부족, 중국과의 교역증대에 따른 서해안 개발, 정보화·세계화 시대에 신도시개발과 사회간접자본 건설이 필요하기의 필요성이 제기되었기 때문이다. 이와 더불어 일본 등 항만친수공간의 개발사례가 성공을 거두워서 국내에 소개되어 논의가 진전되었다.

## 3. 항만 친수공간의 범위와 유형

### 1) 항만 친수공간의 범위

항만친수공간은 친수활동이 기능을 발휘하는 항만, 항만시설 내부 혹은 항만 인접지역에 있는 공간적인 영역이다. 친수공간은 다양한 공간적 범위를 가지고 있으나, 항만친수공간은 해변의 항만지역에 존재하는 자연적, 인공적 친수공간의 범주에 들고 있다.

<그림 2> 향만친수공간의 공간적 범위



자료: 한국해양수산개발원(1998)

향만친수공간은 보통 연안역, 친수공간 보다는 협의의 개념으로 사용한다. 이는 구조적인 계획차원에서 향만개발계획, 관광개발계획 및 도시기본계획과 연관되어 있다. 향만친수공간의 물리적 영역은 향만지구, 매립지구, 및 공유수면지구가 해당되며, 상업, 관광, 위락, 교통, 여가 및 수산업 등의 발전기능과 연계되어 있다.

<표 3> 향만친수공간의 구조적 위치

구분	계획차원	권역차원	기능차원
연안역	■ 국토계획	■ 국토·지방	■ 거시적 기능배치
친수공간	■ 도시계획	■ 지방·도시지구	■ 주거, 업무, 관광 ■ 업무, 교통
향만친수공간	■ 향만개발계획 ■ 관광개발계획 ■ 도시기본계획	■ 향만지구 ■ 매립지구 ■ 공유수면지구	■ 상업, 관광, 위락 ■ 교통, 여가, 수산업 등

자료: 이한석·도근영(2000)

## 2) 향만친수공간 개발의 유형

향만친수공간의 개발의 유형은 개발의 목적, 형태 및 개발입지에 따라서 다양하게 구분할 수 있다. 향만친수공간을 무슨 목적으로 개발하느냐에 따라 쾌적성 활용형, 도시문제

해결형, 유희지 재생형, 시장성 도입형, 도시기반 정비형으로 분류할 수 있다. 항만을 개발하는 형태에 따라 신개발, 재개발 및 전용·보존·수복개발로 구분한다. 또한 도시공간구조의 관점에서 친수성 항만공간이 개발되는 입지를 기준으로 도심입지형, 도시주변 입지형과 교외입지형으로 나눈다.

항만친수공간의 개발에서 시설유형은 개발성격, 과거 타개발의 유형, 주변지역의 여건, 개발잠재력 등에 따라 좌우된다. 한국에서는 개발사례가 될 만한 항만친수공간이 없는 실정으로, 항만도시의 역사, 배경 및 특성을 파악한 후에 항만의 기능별로 우리나라에 적합한 개발유형을 설정하는 것이 요구된다.

**<표 4> 항만친수공간 개발의 유형**

기준	분 류	중요사항
개발 목적	쾌적성 활용형	수변의 경관, 물, 향기 등 자연요소를 중시하여 시민을 위한 쾌적한 공간 조성
	도시문제 해결형	도시의 주택, 교통, 환경, 공단 등의 도시문제 해결과 도시구조의 다원화 유도
	유희지 재생형	노후화된 항만공간의 보존, 수복, 재개발에 의한 신도시공간의 조성
	시장성 도입형	수변공간에 판매·식당·위락·문화 등 다양한 시설조성과 도시의 활력과 성장 유도
	도시기반 정비형	노후·유희화된 수변공간에 상하수도, 변전소, 터미널 등 도시기반시설의 건설
개발 형태	신개발	연안매립과 인공섬을 조성하는 가장 적극적인 수변개발의 방법
	재개발	타용도의 항만을 수변공간 매립으로 신항만용도의 전환 및 도시기능의 존속.
	전용·보존·수복	항만의 양호한 스톡의 향상, 현존 시설과 기능의 개선, 부적합한 용도시설의 제거
개발 입지	도심입지형	도심지 입지한 항만지역을 재개발, 전용·보존·수복 등의 형태로 개발
	도시주변 입지형	항만기능의 도시외곽 입지 또는 도시활성화목적의 도시외곽에 항만개발
	교외입지형	도시와 원거리에 위치한 어항/지방항으로 장거리 위락, 여가수요의 충족

자료: 해양수산부(1998)

#### 4. 항만기능별 친수공간의 개발

항만에서 친수공간의 개발은 항만기능이 존속, 변화, 소멸 및 창출되느냐에 따라서 방향과 시설유형이 달라진다. 도시에 항만기능이 존치하는 경우에 항만친수공간은 그 기능과 조화를 이루면서 개발될 필요가 있다. 이 경우에 항만친수공간은 항만기능의 효율성을 증대시키고 항만기능과 도시기능을 조화시키는 방향에서 항만친수공간을 개발한다. 항만기능이 쇠퇴하는 경우에는 활용 가능한 영역에서 항만기능을 제고하고, 그 외 부문에서는 도시기능으로의 전환을 유도하거나 수변관련시설로 변경한다.

2) 해양수산부, 친수성 항만공간개발 실시계획 검토 및 기본구상, 1998, pp. 175-178.



항만기능이 소멸되는 도시에서 항만기능을 외부로 이전하고 기존의 항만부지에 대규모 도시개발 사업을 시작한다. 이러한 개발은 대단위의 항만친수공간의 개발로 이어진다. 항만기능이 새롭게 조성되는 도시에서 항만친수공간은 접근성의 증대, 항만시설의 이미지 제고 및 환경 오염원의 격리 등을 목적으로 한다. 이러한 시설에는 산책로, 완충녹지, 소공원, 상징공원 및 전망대 설치 등의 요구가 있다. 이때에 대형항만시설의 개발이 요망되고 항만시설의 유형도 다양하게 고려될 수 있다.

<표 5> 항만기능별 친수공간의 시설유형

항만기능		시설유형	사례항만	
종류	규모		한국	외국
존치	소규모	녹지, 산책로, 의자, 등대공원, 여객터미널, 잔교, 분수대, 자전거도, 전망대, 버스승강장 등	격포, 구룡포, 소규모 어항 이상항만	상해, 싱가포르, 홍콩
변화	중규모	광장, 해양공원, 식당, 쇼핑몰, 호텔, 은행, 업무지구, 유적지 등	마산, 포항, 목포 등 중규모 이상 항만	동경임해부, 프마르세이유
소멸	대규모	해수욕장, 스포츠시설, 해양박물관, 수족관, 쇼핑센터, 금융·정보단지, 전시장, 주거복지시설	부산항, 인천항	영국 도크랜드, 호주 다링하버 등
신기능	대규모	대부분의 도시시설, 항만시설, 항만관련시설 등	부산신항, 광양항	로코아일랜드, 일본 MM21

### III. 외국 항만친수공간의 개발사례

#### 1. 아시아의 항만친수공간 개발

##### 1) 싱가포르의 동해안 지구<sup>3)</sup>

싱가폴은 1965년에 독립하여 혁신적인 도시정책을 추진하고 도시공원을 적극적으로 건설하였다. 특히 나무절단 기술에 의한 녹화사업은 도시녹색운동에 의한 관광정책과 더불어 큰 성과를 나타내서 싱가포르의 녹색도시로 변모하였다. 1966년에 착수된 동해안 지구(East Coast Area)의 설계는 창이공항지구에 2,000ha를 건설한 매립지계획으로 도심지에 해상도시가 조성되는 계기가 되었다.

창이공항과 해상도시간 보존지역은 건설과 매립사업이 완성되어 녹화되었다. 그 중앙을 관통하는 East Coast Way는 아름다운 녹지대인 Park Way를 형성하여 싱가포르에서 상징성이 주어지게 되었다. 여기의 내륙방향은 주택, 대학 및 상업지구 등이 시가지 재개발 계획

3) <http://www.mpa.gov.sg/>

과 연계해서 신개발용지로 개발되었다. 외부 해안구역은 폭원 0.3km, 연장 10km에 달하는 광대한 위락시설지구로 개발되었다. 이 지구에는 수영장, 호수, 테니스장, 골프연습장, 체육관, 사이클장, 텐트장 등의 시민을 위한 시설중심으로 건설되었다, 따라서 싱가포르의 동해안 지구는 싱가포르에서 창이공항과 도심간을 연결하는 세계 제일의 녹지공간으로 상징되며, 21세기에 싱가포르 시민의 생활방식을 국제적으로 드러내고 있다.

## 2) 호주 시드니의 Darling Harbour<sup>4)</sup>

호주 시드니에 위치한 Darling Harbour는 100년전에 상업항만으로 번성하였지만, 해상운송의 컨테이너화에 영향을 받아 항만기능이 쇠퇴하였다. 이에 따라 NSW(New South Wales)주 정부는 1988년 시드니 탄생 200주년을 기념하여 신공간의 창조, 유희항만과 공업용지의 재개발을 통해서 위락·문화 거점지역의 육성과 도시활성화를 위하여 Darling Harbour 재개발 사업을 추진하였다. 이 사업은 정부의 책임과 감독 하에 민간·정부의 공동투자 방식으로 진행되어 왔다.

총면적이 54ha인 사업지역에는 수족관, 박물관, 국제 회의장·전시장, 쇼핑센터 등을 정비해서 문화·위락활동의 거점지역으로 개발하였다. 기존의 위락시설은 국제 회의장·전시장과 연결하고, 시민을 위한 공연장, 정자, 잔디광장, 전망대 등의 시설은 도시공원과 해변산책로에 둘러싸여 있다. Darling Harbour에는 오페라하우스, 해양수족관, 신교통시스템이 도입되어 시드니의 도시미관을 높이고 상징성을 부여하고 있다.

## 3) 일본의 Minato Mirai 21과 Port Island

Minato Mirai 21는 일본 제2의 도시 요코하마시의 해안에 위치한 매립지역이다<sup>5)</sup>. 이 지역은 “요코하마 21세기계획사업”의 중심이 되어 도시중심지에 위치한 바다를 따라 입지한 186ha 지역의 재건계획의 일부이다. 동경에서 30km 떨어진 요코하마는 세계 교역의 장으로 개발되어 거대도시로 성장하였고 세계항만으로 발전하였다. 그러나 시정부가 급격한 도시인구 증가에 대처하지 못하였고 업무, 상업, 여가 및 문화기능이 동경에 의존하여 주간에는 도시화, 야간에는 공동화 현상이 발생하였다. 이러한 문제를 해결할 목적으로 도시의 자족성을 강화하고 도심지 활성화 정책을 시행하였다. 이를 위하여 도심지 간나이지구, 신흥개발지 요코하마역 주변, 항만 및 공장지구를 친수공간에 포함시켜 10년 동안의 사업시행으로 도시와 항만이 재생하게 되었다.

Minato Mirai 21은 180ha의 면적에 21세기 계획을 통한 요코하마의 새로운 도심지 창조계획이 되어 있다. 이 계획의 중심은 24시간 동안 국제도시, 역사·산림·물이 공존하는 도시의 형성이며, 많은 시설물도 이를 바탕으로 계획되었다. 또한 19만명의 고용인구 창출사업과 상업시설, 시립미술관, 국제회의장, 1만명의 거주지역, 역사적 재산 복원의 수로사

4) <http://www.darlingharbour.com/>

5) <http://www.minatomirai21.com/english>

업, 대단위 녹지, 요코하방향 중심의 도시교외시설 등 많은 시설이 포함되었다. 이 계획의 주안점은 요코하마시의 자립성 강화, 도심시설의 정비, 항만기능의 강화 및 질적 개선, 수도권 최대 업무중심도시의 형성 등에 주어졌다. 이 사업계획은 (주) 미나토미라이 21, (주) 요코하마 국제회의장과 미나토미라이 열공급회사에 의하여 주로 추진되었다. 사업지역은 업무구역, 상업구역, 문화구역, 국제시설구역, 위락구역 및 항만구역 등으로 구성되었다.

특히 Minato Mirai 21지역에 고능율의 지능형 사무실 빌딩을 집중적으로 건설하여 21세기에 세계적인 신도시문화의 전형을 보여주었다. 도시거리는 온화한 분위기와 넓은 녹지공간으로 인하여 쾌적한 도시가로를 형성해서 시민 보행자수가 증대되었다. 간선 보행자도로는 King, Queen, Grand Mall 등 3개의 아름다운 타워와 연계되어 미관이 아름답고 도시의 상징성을 부각시키고 있다. 이러한 미래의 거리는 계획과정에 참여한 사람들이 보다 자세히 계획의 기본방향과 도시계획의 범위를 설정한 것에 기인한다. 이것은 공공협력과 주거, 상업, 도시 시설과 연계하여 재건축계획이 시행되어 왔다.

Port Island는 일본의 국제적 항만도시 고베(Kobe)항에 새로 건설된 것으로 463ha면적을 가진다<sup>6)</sup>. 이것은 오사카 국제공항에서 30분, 신간선 고베역에서 10분거리에 위치한 해안지역으로 인근지역의 토사를 이용해서 수변을 매립하여 조성된 인공섬이다. Port Island는 항만기지 확충을 위한 물류기지가 조성되었고, 국제적 규모로 도시형 주택을 건설하여 국제 문화도시의 중심이 되었다. 이 사업은 도시규모를 확대시키고, 시계획 및 정책 차원에서 여러 계획을 실제적으로 추진하였다는 데 의의가 있다. 이것은 1985년 유니버시아드 경기에 관광객을 유치할 목적으로 중심시가지인 Sannomiya와 연계하여 계획하고, 첨단 무인교통시스템을 도입하였다. 관광객으로 하여금 회의장, 국제박람회장, 호텔, 스포츠센터, 해양공원 등 다양한 시설에 추억을 기억시켜 도시를 다시 방문할 수 있도록 도모하였다. 사업지구는 대략 국제지구, 근린생활지구, 시가지 서비스지구 및 항만지구로 구성되어 있다.

Rokko Island는 휴양지역으로 발전하고, 고기술의 문화기능을 국제적인 규모로 확장하는 해양도시가 된다. 이곳의 시설들은 항만기능을 확장시키고 간사이 국제공항 및 고베공항 등과 더불어 국제센타로서 역할하고 있다. Rokko Island는 수변에 접근하기 쉽고 친수 공간에 대한 친화를 강화시키기 위하여 낚시로 유명한 Sumuaur해안과 요트장, 바다낚시공원, Meriken 공원건설 사업을 포함하고 있다.

## 2. 유럽의 항만친수공간 개발

### 1) 영국 런던의 Docklands<sup>7)</sup>

Docklands는 런던광역권의 중심시가지 동측에 위치한 템즈(Thames)강변의 수변공간으

6) [http://www.city.kobe.jp/cityoffice/39/port/index\\_e.htm](http://www.city.kobe.jp/cityoffice/39/port/index_e.htm)

7) <http://www.lddc-history.org.uk/>

로 산업혁명 전후에 대영제국의 대표항만이였다. 컨테이너선의 발달과 항만의 수심이 미달하여 1981년에 모든 도크가 기능을 상실하게 되었다. 이에 환경청은 1976년에 도크랜드 개발계획을 1976-1995년 동안에 걸쳐 추진하였다. 도크랜드 재개발은 산업의 활성화, 생활환경의 정비, 신교통시스템의 도입과 역사경관의 보전 등의 목적으로 개발되었다. 이 계획은 유럽에서 1980년대에 가장 중요하고 관심을 끌었던 도시내부 재개발사업이 되었다. 도크랜드 지구는 업무시설과 친수형 주택이 입지한 Wharfing지구, 중앙의 사무실지구인 Isle of Docks, 식당·레저시설의 Surrey Park, 다양한 도시시설이 입지한 Royal Dock 등으로 형성되어 있다.

따라서 도크랜드의 친수공간 개발사업은 1970년대 런던의 산업쇠퇴, 실업증가, 생활수준·환경의 악화 등 도시문제를 개선하기 위해 추진되었다. 이 지역은 세계금융의 중심지인 런던시와 근접하여 있다. 이러한 지역특성을 토대로 금융·정보산업 등의 중심업무기능, 생활환경·위락시설, 쇼핑시설 등을 조성해서 대규모의 친수공간을 확보한 것이다.

## 2) 프랑스의 Nice<sup>8)</sup>

19세기 무렵에 도시화되었던 Nice는 19세기 후반에 상점가가 정비되고 경마장 및 공연시설이 확보되면서 전형적인 도시로 발전하였다. 도시인구는 초기의 2.5만명에서 19세기 후반에 35만으로 급증하였고, 오늘날 전세계적으로 유명한 국제행사도시로 변모되어있다. 특히 Nice 국제공항은 독일, 이태리, 영국 및 화란과의 항공노선이 양호하여 국제행사의 개최 및 관광객 유치에 크게 기여한다.

Nice의 행사장에는 많은 관광객이 방문하며, 이들은 현대적인 Nice의 복잡하고 다양한 도시문화와 조화되어 많은 축제행사 및 문화행사에 참여한다. Nice는 과거의 찬란한 문화유산과 현대적인 도시시설이 자연스럽게 공존하는 항구도시이다. 1822년에 건설된 해안가 산책도로는 해안선의 고도를 낮추어 개발해서 해안과 육지간에 자연스런 연계가 조성되도록 유도하였다. 해안 산책로 주변에는 아름다운 호텔, 카지노 시설을 포함한 다양한 건물들이 건축되어 건물과 도시미관이 아름답게 보여지고 있다.

## 3) 독일의 Hamburg<sup>9)</sup>

함부르크(Hamburg)는 독일에서 가장 작은 주이며, 베를린에 이어 인구가 많은 제2의 도시이다. 이 도시는 북해 어귀로부터 100km 거리의 Elbe 지역 상부에 위치한 항구도시이다. 항구는 본래 3-4천명의 고용자수가 있는 공업지역, 이를 지원하는 상업지역 등의 경제적 요인에 의하여 위치가 결정되었다. 그 후에 서기 9-10세기경 항구가 공업지역 및 주거지역의 용도로 개발되어 성장하여 왔다. 기존의 공업지역은 항만지역에 대한 변화요구에 따라 휴향지로 변모하였다. Elbe 북쪽 제방을 따라 항구에 인접한 도매상과 상가는 오늘

8) <http://www.nice-coteazur.org/>

9) <http://www.hafen-hamburg.de/en/>

날 공업지역과 해안거리를 연결하는 역할을 담당하였다. 광대한 상가도로는 Elbe터널 진입로에 입지한 판매광장으로서 관광터미널과 남쪽 제방을 안내하는 기능을 담당한다. 함부르크에서 친수공간은 보존과 신규개발에 대한 수요증대의 요구에 대응하여 융통성 있게 개발되었다.

### 3. 미국의 항만친수공간 개발

#### 1) 뉴욕의 South Street Seaport<sup>10)</sup>

South Street지구는 맨하탄 지방과 뉴욕을 횡단하는 East River에 접하여 있고 뉴욕시민과 관광객의 사랑을 받고 있다. 이 지역은 1850년대에 범선이 활동하는 뉴욕 최대의 항구 도시로서 지구의 번영과 변화를 보여준 지역이다. South Street Seaport 개발사업은 1929년 지방유지의 투자를 시작으로 5개 지구에 대한 토지매수를 기점으로 착수되었다. 1967년에 뉴욕주 정부가 비영리 교육단체로 특별 허가한 South Street Seaport 박물관은 범선의 옥회전시, 교육프로그램의 실시 및 특별행사를 통하여 연간 관람객 100만명을 수용하는 대규모 단체로 성장하였다. 이 지구의 개발사업자로 Rouse회사가 선정되었고 뉴욕주, 뉴욕시 등이 참여하는 4자 협동작업으로 “1980 Seaport 개발계획”이 책정되었다.

주된 계획내용은 박물관의 확충, 전문 소매상가 및 사무실 빌딩의 건설, 보행자 전용도로의 건설 등이었다. 기존 1983년에 개장된 Fulton 수산시장을 최초로 하여 3개 지구의 정비사업이 시작되었다. 이 사업은 1984년에 개장 목적으로 Pier 34 파빌리언(pavilion)과 34층의 사무실빌딩이 건설되었고 총사업비로 60억원이 소요되었다. 전체적인 규모로는 약 99,000㎡로서 역사적 건축물의 보존과 부두·수산시장의 활성화를 목적으로 주로 상업시설 중심의 개발이 이루어졌다.

이 지구는 뉴욕시의 랜드마크 보존법에 의하여 역사적 건축물을 보존하는 특별지구로 지정되었다. 그래서 도심지에 대한 강한 개발잠재력을 가로경관을 보존하기 위하여 저밀도 저층개발을 유도하였다. 그러나 공중권에 대한 개발권을 설정하여 기존 건축제한에 대한 권리를 이전하는 방법으로 사업수지의 균형을 보장한다.

#### 2) 샌디에고의 Embarcadero District<sup>11)</sup>

샌디에고의 Embarcadero District은 해양박물관, Seaport Village, Marina Park 등으로 구성되어 쾌적하며 친수적인 공간을 실감한다. 이 지구에는 수변을 따라 수산물 식당과 유람선 선착장이 쾌적한 산책로와 연결되고, 과거·현재·미래를 상징하는 흥미로운 시설물이 많다. 이 개발사업은 샌디에고 도시공사에 의하여 도심지 및 친수공간 종합재개발계획에 의하여 시행되었다. 해양박물관은 1948년에 개발되었으며 범선 등 3척의 선박으로

10) <http://www.southstreetseaport.com/html/>

11) <http://www.portofsandiego.org/>

구성된 부상박물관이다. 박물관 주변에는 안소니(Anthony)라는 유명한 수산음식점이 있어 식사순번을 기다리는 승객 및 호텔고객에게 양질의 서비스를 제공한다.

Seaport Village는 100년 전의 멕시코 해안도시를 재현한 것으로 1980년에 상업용으로 개발되었다. 과거 역사적인 의미를 느끼게 하는 해안도시의 공간구조와 건물디자인은 과거의 명성을 되살리고 있다. 이 빌리지는 5.6ha 부지에 공예품점, 음식점 등 약 80개의 가게가 3개 광장을 중심으로 배치되었고, 차량 500대를 수용하는 주차장도 구비되어 있다.

Marina Park에는 Seaport Village에 인접하여 마리어나 임해녹지와 호텔이 들어서 있다. 공원면적은 8.8ha로서 1980년에 완공되었고, 1984년에 682개 객실의 호텔 및 400척의 선박 접안시설을 갖춘 마리나가 완성되었다. 1986년에 712개 객실의 호텔 2개와 전시장시설이 건설되었다. 이러한 과정에 재개발사업이 추진되어 내륙 도심지와 친수공간이 동시에 정비됨으로써 대규모적인 리조트 컨벤션도시로 Embarcadero Marina Park가 조성된 것이다.

## IV. 항만친수공간 개발의 문제점

### 1. 항만시설의 규모와 공간구성 문제<sup>12)</sup>

#### 1) 화물수요 대응형과 중앙정부주도 항만개발

항만시설의 수요는 화물의 유통 및 생산활동으로 발생하는 파생수요이다. 과거에 우리나라의 항만시설의 확충은 화물수요에 미치지 못하여 시설부족현상이 발생하여 전국 항만시설의 확보율은 65.4%를 기록하였다. 실제로 항만의 안벽, 접안 및 하역능력을 포함한 항만시설은 총화물수요의 증가율에도 미치지 못한 것이다. 누적된 항만시설의 부족은 항만에서 체선·체화 현상을 유발하여 사회적 손실비용이 컸으며, 이것은 상품의 대외경쟁력을 약화시키고 항만배후지역의 성장을 저해하는 요인이 된다.

장기 항만종합계획을 수립하여 사전적·체계적인 항만시설에 대한 투자보다는 급증하는 화물수요에 대응하여 항만개발사업이 진행되었다. 이러한 상황 하에 환경 친화적이며 배후도시와 연계하는 항만개발방식은 소홀하였고, 이것이 항만개발의 주된 대상이 아니었다.

전국항만의 개발과 건설을 중앙정부인 해양수산부가 담당하여 중앙예산 부처의 간섭이 심하고 예산배정상 독립성이 제약되어 있다. 환경친화적인 항만개발정책이 부재하여 항만친수공간의 확보가 어려운 실정이다. 항만개발에서 비수익사업에 대한 지방자치단체의 재원이 부족하고 민자유치실적도 저조해서 지속적인 항만개발이 곤란하다.

#### 2) 종합항만공간의 형성 미비

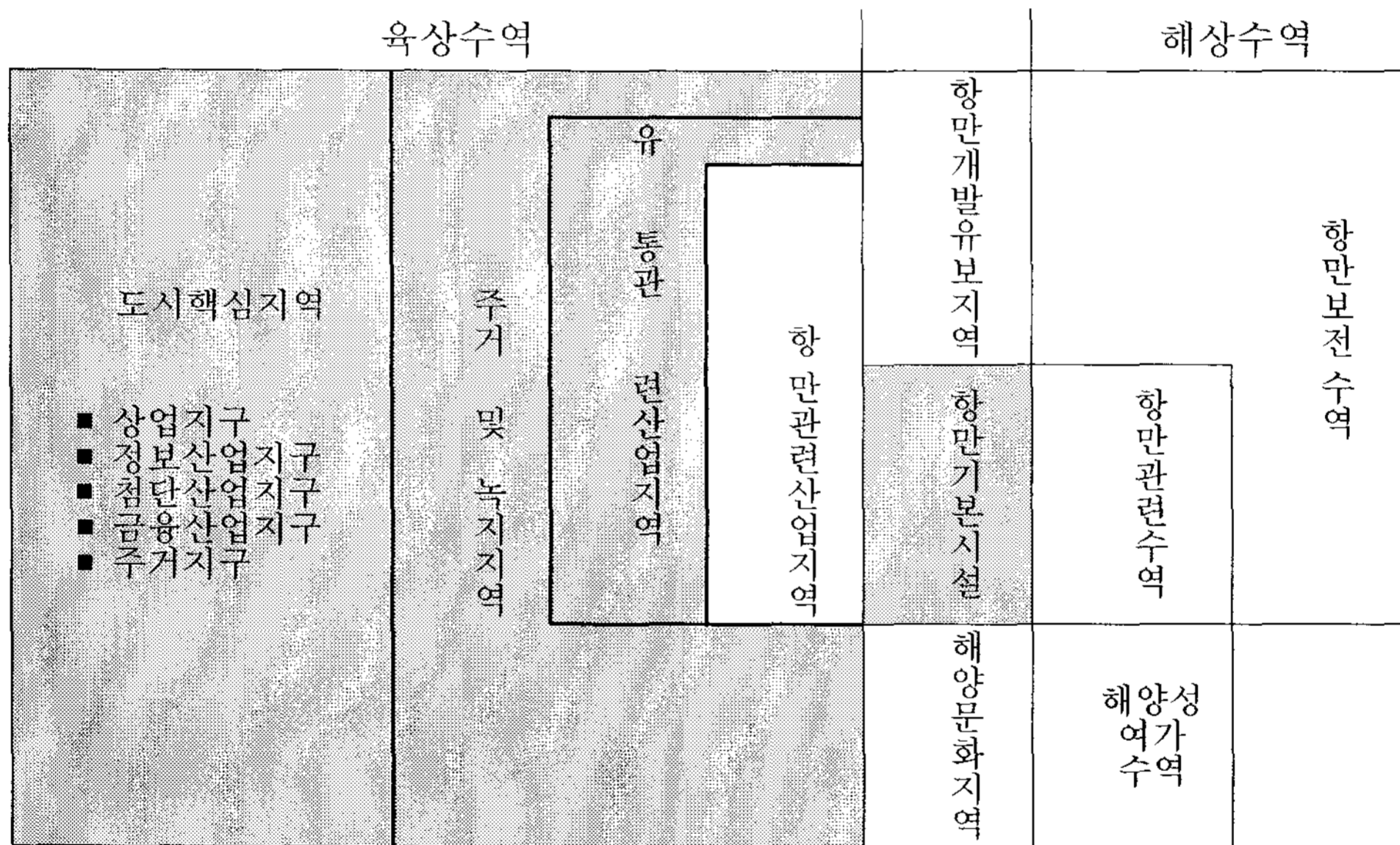
최근에 세계적인 주요항만은 물류, 화물유통, 정보 및 해양문화지역 등 종합공간으로 인

12) 김학소, 21세기를 대비한 환경친화적인 항만개발 정책방향, 한국해양수산개발원, 1999, pp. 3-4.

식되어 항만공간을 재구성·정비하고 있다. 이러한 항만의 공간시설은 항만기본시설지역, 해양문화지역, 항만개발유보지역, 유통관련산업지역, 녹지·주거지역, 도시핵심지역, 해양여가지역 등으로 구분하여 개발한다. 또한 항만 인접지역을 중심으로 항만관련산업지역, 유통관련산업지역을 설치하고 주거녹지지역과 도시핵심지역은 항만과 격리하여 배치할 필요가 있다. 즉 항만시설과 도시지역의 중간공간에 유통관련산업, 녹지지역 등 완충지대를 조성하여 항만기능과 도시기능의 조화를 달성하는 것이 국제적인 추세이다.

국내의 항만개발은 항만배후지역 또는 항만배후도시와 연계성 개발보다는 항만입지 여건에 중점을 두어 화물유통의 처리에 편리한 항만시설의 확충에 치중하였다. 이로 인해서 항만시설의 확대, 화물교통량의 증가 등으로 도심지역 교통혼잡의 가중, 공해발생 및 생활환경의 악화 등을 초래하고 있는 실정이다.

<그림 3> 항만도시공간의 재구성



## 2. 항만시설공간 형성과 기능의 문제 13)

### 1) 항만공간 시설구조의 불균형

항만의 기본시설은 수역시설, 외곽시설 및 임항교통시설로 구성되어 있다. 항만에서 기능시설은 화물처리시설, 보관시설, 여객시설, 선박보급시설, 항만후생시설, 항만시설용지로 분류한다. 항만의 기본 및 기능시설은 유기적인 하나의 단위시설물로 설치할 필요가 있다.

13) 김학소, 21세기를 대비한 환경친화적인 항만개발 정책방향, 한국해양수산개발원, 1999, pp. 3-4.

이것은 항만으로서의 기능과 화물의 유통기능을 수행하는 데 필수적이다.

우리나라 정부는 과거에 항만시설이 부족하자 신규항만의 개발보다는 단기적인 관점에서 기존 항만시설을 확장하여 항만공간이 균형있게 확장되지 못하였다. 기존 항만의 부두시설을 화물특성에 따라 확장하지 못하고 항만시설의 이용성을 증대시키는 데 주안점을 두었다. 그래서 화물특성별 전용부두가 확보되지 못하고 배후에 야적장 시설없이 단지 선박의 도착시기에 맞춰 빈 부두를 찾아 하역작업을 하게 된 것이다.

이러한 문제점을 개선하기 위해서 부두운영 회사제를 도입하였지만, 항만개발 단계에서 부두운영계획을 검토하지 않았다. 이것은 항만에서 화물처리 효율을 저하시키며, 야적장의 부족, 배후 연계수송체계의 미비, 항로준설 문제 등을 초래하고 있다.

## 2) 항만기능과 도시기능의 미연계<sup>14)</sup>

항만은 터미널 활동을 통하여 이에 연관된 무역, 상거래, 공업, 정보와 금융 등의 산업기반을 강화하는 역할을 수행하며, 직·간접적으로 연관되는 경제활동의 집적과 인구의 집중을 수반한다. 이러한 결과는 항만배후지역의 도시화를 촉진하고 항구도시의 형성을 가능케 한다. 항만의 도시관련 기능이 도시발전의 촉진, 도시경제의 성장과 고용증대 등 긍정적인 효과도 존재한다. 하지만 그에 따른 생산과 인구집중에 의한 과밀경제, 소음, 교통공해, 교통혼잡 등의 부정적인 문제점도 발생하게 된다. 따라서 항만기능과 도시기능과의 관계에서 항만의 기능효율화는 항만도시의 기능분담과 밀접한 연관성을 형성하고 있다.

따라서 항만기능의 증진과 발전은 항만시설의 개발과 정비로 가능한 것이 아니며, 항만개발계획의 내용은 항만도시의 경제와 도시교통에 지대한 영향을 미친다. 항만개발계획과 도시계획이 유기적으로 연계되어야 항만개발의 효과를 증대시키고, 항만개발이 항만도시의 생활환경을 정비하고 경제를 성장시킨다. 항만개발과 도시계획이 연계되지 못한다면, 항만주변의 불량화, 항만오염과 항만준설, 항만생산기능의 저하, 도시교통혼잡과 주차난의 가중, 항만체선·체화현상, 및 항만토지이용의 비효율, 도시생활환경의 악화 등 문제가 발생할 수 있다. 이러한 현상은 기존 부산, 인천 등의 항만도시와 신항만도시에서 다양한 문제점들이 드러나고 있다.

## 3. 항만연안역 이용과 친수공간의 부족

### 1) 항만연안역 이용의 폐쇄성

한국의 항만개발에서 연안역을 해양공간으로 개발하는 계획적인 시각과 인식이 부족하여 해양공간에 대한 시민의식의 변화가 반영되지 못하였다. 특히 안보여건상 항만은 출입

14) 정봉현, 항만개발계획과 도시계획의 연계성 확보방안에 관한 연구, 해운산업연구 제30권, 해운산업연구원, 1987.3., pp. 10-42.



제한지역으로 설정되고, 감시위주의 세관행정으로 항만은 시민친화적인 도시공간이 되는데 한계가 있었다. 따라서 항만은 시민이 접근하기 어려운 보안시설로 인식되고 도시생활의 질 향상을 중시하는 시민의 요구와는 격리된 폐쇄 도시공간에 불과하였다. 따라서 해안선에 시민의 접근과 출입통제가 심하였고, 해안지역의 친수공간화에 대한 인식전환과 계획수립에는 많은 장애물이 있었다.

## 2) 항만친수공간 시설의 부족

급격히 증가하는 항만물동량을 처리하기 위한 항만부두시설의 확장은 화물유통시설 중심의 항만개발과 사후적인 항만개발정책으로 나타났다. 이러한 현상 속에 장기적인 항만종합개발계획이 적시에 수립되지 못하였고, 항만구역 내에 항만친수공간 시설도 크게 부족하였다.

# V. 광양항의 친수공간화 정책방향

## 1. 친수공간화 정책의 목표와 방향

### 1) 친수공간화 정책의 의미

한국은 삼면이 바다로 둘러싸여 많은 해안선과 항만을 보유하고 있다. 해안공간은 접근과 출입이 제한되어 종합적인 개발이 미비되었고, 도시내 항만공간도 시민에게 폐쇄공간으로 인식되어 왔다. 오늘날 항만은 대내외적인 항만환경의 변화에 따라 항만구역을 친수성 공간으로 개발하여 시민의 휴식·문화공간으로 제공해야 된다는 사회적 요구가 강하며, 항만의 적극적 이용에 대한 경제사회적 인식도 확대되어 있다. 이러한 개발은 광대한 해양공간을 자원화하여 인간의 생활·활동공간을 해안지역으로 확장하여 신생활환경을 조성하는 것이다.

항만 친수공간은 항만시설내 혹은 항만인접부에 있는 도시와 항만의 환충지역으로 시민의 휴식·여가장소의 기능도 있다. 이러한 수변공간은 항만의 접근성을 높이고 시민이 항만을 신공간으로 활용하여 도시와 항만간의 상생적 발전을 유도한다. 정보화 및 세계화의 진전으로 친수공간에 대한 의미도 변화시켜 이 공간은 휴식과 신지식 창출의 장소로 인식되어 진다. 따라서 친수공간은 도시의 중요한 구성요소로 정착되고 도시휴양단지의 개념으로 확대되어 있다.

### 2) 항만친수공간 개발의 목표

항만은 교통기능, 경제사회적 기능과 더불어 도시연관 기능을 가지고 있다. 종래에 항만의 도시관련기능은 도시발전의 촉진, 도시경제의 성장과 고용증대 등 긍정적인 효과도 준

재하지만, 오늘날 시민의 휴식·문화공간으로 새롭게 인식되어 있다. 항만공간은 바다와 인접하여 잠재적 효용이 매우 크며, 생활에 자연적 활력을 수반해준다. 현실적으로 항만공간은 해양수송과 화물유통기능의 수행에만 충실하여 항만의 잠재적 활용도는 거의 적다. 따라서 항만친수공간의 개발은 시민 생활의 질을 향상시키고, 항만을 환경친화적인 공간으로 변모시켜 친밀하고 쾌적한 휴식·문화공간으로 조성하는 목표가 있다. 또한 도시와 항만간의 기능적 연계성을 도모하여 항만공간이 도시의 문화·관광·휴식·여가생활의 공간으로 기능을 다하도록 하는 목표도 있다.

### 3) 항만 친수공간화 정책의 방향<sup>15)</sup>

항만친수공간화 정책은 도시기능과 연계성, 개성·다양성 강화형, 여가·휴식형, 환경친화성, 해양 휴향성, 국제화 기능·공간성, 장래 확장가능성 등을 감안하여 개발하는 것이 중요하다. 항만대도시는 경제의 발전과 고용증대를 유발하는 효과가 있고, 전통적인 문화 및 역사를 갖고 있다. 항만의 친수공간은 도심지역에 친수공간을 제공하여 도시매력의 증진과 도시의 일체감을 형성하므로 도시기능과 연계한 항만공간을 개발하는 것이 중요하다. 항만친수공간은 토지이용의 효율을 높이고, 도시에 휴식·문화·오픈스페이스를 제공하게 된다. 또한 친수성 항만개발의 과정에서는 개인적·지역적 개성과 다양성이 고려되어야 한다. 즉 주민의 요구, 다양한 건물양식 및 지역문화 등의 요소가 항만개발계획의 내용에 투영될 필요가 있다. 항만개발·정비는 공공투자의 특성이 있으므로, 다양한 전통과 문화를 항만개발정책에 반영하는 것이 중요하다.

항만의 친수공간은 바다, 육지, 및 해안의 만남을 통하여 시민에게 자연경관을 감상케 하며, 어메니티를 창출하는 잠재력이 아주 높다. 수변이 부여하는 공간적 개방·낭만·경관은 도시생활에 쾌적한 느낌을 준다. 항만친수공간은 환경과 생태계의 보전원칙에 따라 환경친화적으로 개발해야 한다. 생태계획의 개념을 공공개발사업에 적용하여 자연환경과의 조화를 이루는 생태지향적인 항만개발을 추구하는 것이 좋다. 도시화의 가속과 도시사회가 복잡해짐에 따라 여러 사회계층에서 해양을 무대로 하는 휴가·위락 수요가 급증하였고, 이에 대한 시설투자과 건설도 요구된다. 해안공간에 다양한 해양성 위락시설을 제공하는 친수적인 항만개발이 절실하다. 도시의 수변지역은 자연환경의 측면에서 국제화에 부응하는 개발기지로서의 매력이 있다. 이곳에 다양한 문화공간을 조성하여 거리공연이 발생하고 유익한 정보가 넘치는 활력있는 공간으로 유도한다. 마지막으로 친수성 항만공간은 변화하는 장래의 도시 시대상과 수요변화에 대응하여 장래 시설의 확장 방향으로 항만공간을 개발한다.

15) 해양수산부, 친수성 항만공간 개발 실시계획 검토 및 기본구상, 1998, pp 201-206.

<표 6> 향만친수공간화 정책의 주요방향

주요방향	세부적 내용
도시기능과 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>도시매력의 증진과 도시·향만기능의 조화</li> <li>도시에 휴식·문화·오픈스페이스의 조성</li> </ul>
개성·다양성의 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>개인적·지역적 개성과 다양성의 고려</li> <li>주민요구, 건물양식, 문화요소의 향만계획투영</li> </ul>
여가·휴식의 활용	<ul style="list-style-type: none"> <li>시민의 수변자원 감상과 어메니티의 창출</li> <li>수변의 공간, 낭만, 개방과 생활 쾌적성조성</li> </ul>
환경친화성	<ul style="list-style-type: none"> <li>환경·생태계의 보전과 환경친화적 개발</li> <li>향만개발사업에 생태계획 개념의 활용</li> </ul>
해양 휴향성 중시	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양중심의 여가·오락 수요의 급증</li> <li>해안공간에 다양한 해양·위락시설의 조성</li> </ul>
국제화 기능·공간성	<ul style="list-style-type: none"> <li>국제화시대 수변지역의 개발 잠재력 증대</li> <li>문화공간의 조성과 거리·문화공연의 실시</li> </ul>
장래의 확장가능성	<ul style="list-style-type: none"> <li>장래 도시의 발전상과 수요변화에 대응</li> <li>장래 향만시설공간의 확장가능성의 검토</li> </ul>

## 2. 향만 친수공간개발의 시설유형

향만친수공간의 개발은 향만에 인접한 수변공간을 도시환경으로 인식하여 도시경제, 복지 및 도시생활을 상쾌하고 풍요로운 장소로 조성하는 것이다. 친수공간은 도시차원의 공공성이 강한 사업으로 거시적 관점에서 친수공간 개발계획을 수립하고 실행하는 것이 중요하다. 이러한 관점에서 향만친수공간이 성공적·효율적으로 개발되기 위해서는 도시계획의 차원에서 시설유형을 검토할 필요가 있다. 이것은 향만친수공간의 개발에서 세부적인 토지이용 규모의 산정과 시설배치에 토대가 된다. 친수공간의 개발용도와 유형은 도시환경과 특성에 따라 다양하게 제시될 수 있다. 따라서 향만친수공간의 다양한 개발유형과 시설에 대하여 종합적으로 검토하는 것이 바람직하다. 이러한 상황 하에 향만친수공간의 시설유형은 대략 친수위락공간, 친수상업공간, 친수 주거공간, 친수 문화공간 및 친수 교통공간으로 구분할 수 있다<sup>16)</sup>.

친수 위락공간은 물과 연관한 위락·유희시설을 친수공간에 집중적으로 배치하는 것으로 보행동선과 이용자를 위한 접근성 확보가 중요하다. 여기에는 수족관, 유희시설, 상업시설, 위락시설과 숙박시설이 포함되어진다. 친수 상업공간은 백화점에서 소규모 판매점까지 판매시설 위주로 친수공간을 조성하는 것이다. 상업시설은 주로 연속적이며 개방감을 부여하는 소규모의 다양한 유형의 판매시설이 적합하다. 친수 주거공간은 시민의 다양한 주거욕구를 충족하기 위해서 개발되는 친수공간이다. 친수 주거공간에는 주택, 교육시설, 정보문화, 첨단연구시설, 레저·위락시설 및 박물관, 도서관 등이 건설될 수 있다.

16) 해양수산부, 친수성 향만공간개발 실시계획 검토 및 기본구상, 1998, pp. 202-206.

친수 문화공간은 도시의 역사 및 전통을 표현하는 시설물 중심으로 개발되는 수변공간이다. 도시에 역사성과 상업성이 조화되는 시설을 수용하는 항만친수 기본계획에 의한 장기적인 사업이다. 친수 교통공간은 항만이 육상과 해상수송의 교통결절점인 특성을 감안하여 개발되는 친수공간이다. 이에는 항만이 국제무역기능을 담당하도록 항만시설, 항만지원시설과 고속도로, 교량, 신교통시스템 등의 기반시설의 확충·정비사업이 해당된다. 이 공간은 배후도시의 기능과 지역민의 요구에 못지 않게 국가의 전략적·정책적 의도가 매우 중요하다. 상기한 항만친수공간의 시설유형을 구분하는 세부적 기준은 모호하다. 이것은 단지 기존의 항만친수공간의 개발에서 시행된 공간 토지이용의 용도를 크게 분류하여 정립한 것에 불과하다. 항만 친수공간의 시설은 실제로 복합적인 기능으로 형성되며, 특정 유형에 상관없이 복합적인 토지이용 기능이 입지하게 된다.

<표 7> 항만친수공간화 시설유형

시설유형	시설종류
친수 위락공간	■ 위락·유희시설, 보행접근성 중요, 수족관, 유희·상업·위락·숙박시설
친수 상업공간	■ 다양한 판매시설과 백화점, 연속·개방적 소규모 판매시설
친수 주거공간	■ 시민의 다양한 주거요구 충족, 주택·정보문화·교육·레저시설 등
친수 문화공간	■ 도시의 역사성·전통적 시설배치, 역사성·상업성 조화시설계획
친수 교통공간	■ 육상·해상의 교통결절점 기능, 항만, 지원시설, 도로, 교량 등

자료: 해양수산부(1998)

### 3. 광양시의 도시특성·계획의 검토

#### 1) 광양시 개요와 특징<sup>17)</sup>

광양시 면적은 448,176천㎡, 인구는 2004년 138천명으로 1998-2004년 동안 0.7%의 증가세를 보였다. 과거 광양제철의 설비확장, 농촌인구의 유입 및 항만건설에 따라 인구가 다소 증가하였으나 최근 인구증가는 거의 미미하다. 광양시의 산업구조는 고용자수 기준으로 1차 산업 19%, 2차 산업 30%, 3차 산업 51%의 비중을 보이고 있다. 광양시의 1인당 공원면적은 28.3㎡이며, 공원시설율은 24.4%로서 광양시의 녹지공간이 부족하고 환경친화적 도시정책이 미흡한 형편이다.

광양시는 광양제철과 연관산업단지의 입지로 공업기능이 강하며, 광양항의 개발에 따라 항만관련 산업의 비중이 커지고 있다. 그래서 공단 배후지역의 인구증가에 따른 주거 및 상업기능이 강화되고, 물류시설이 입지하고 있다.

#### 2) 광양시의 특성과 미래상

광양시는 지리적으로 전라남도의 최동쪽에 위치하여 전남의 구례, 경남의 하동, 남해와

17) 광양시, 2005, 중기 투자 및 재정계획(2003-2007), pp. 16-25.

연접해 있는 경제 교통문화의 교류지역이다. 또한 단일공장으로는 세계최대의 조강능력을 갖춘 POSCO 광양제철소와 동북아 물류전진기지로 급부상 하고있는 광양항 컨테이너 부두가 입지하고 있다. 광양시는 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선함으로써 외국인 투자를 촉진하고 국가 경쟁력을 강화하기위하여 경제자유구역으로 지정된 광양만권의 중심 도시이다.

광양시 발전의 모습은 “시민과 함께 만드는 꿈과 희망의 도시”를 조성하는 것으로 이것은 21세기 동북아 물류중심도시를 건설하는 것이다. 이를 달성하기 위한 전략산업은 철강·신소재 산업, 항만·물류·비즈니스 산업, 관광·농업 등 특화산업이다. 이의 목표는 광양시의 자립경제 기반을 구축하고 시민의 삶의 질을 향상시키는 효과가 있다. 이를 실현하기 위한 역점시책들은 광양항 활성화 및 경쟁력 강화, 투자유치 촉진으로 지역경제 활력증진, 다 함께 잘사는 생산적 복지사회 구현, 교육·문화 예술에 꽃피는 품격있는 도시 육성, 개방화시대에 대응한 맞춤형 시장농업 육성, 인간중심의 친환경적 도시건설, 시민역량 결집과 시정 경쟁력 강화 등을 들수 있다.

### 3) 광양시의 토지이용, 교통과 생활권

광양시에는 광양제철소 등 대부분의 공업지역이 항만을 따라 해안선에 입지하고, 대규모의 컨테이너 부두시설이 조성되어 있다. 배후지역에는 성황지구, 황금지구, 중마지구, 칠성지구, 도촌지구 등의 택지가 개발되고 섬진강 하구에는 각종 위락단지가 들어 있다.

항만지역에 대규모 산업시설이 입지해서 경전선 철도, 호남고속도로, 국도 2호선, 지방도 840호선, 광양-전주간 고속도 등 각종 배후교통체계가 형성되어 있다. 광양항은 신도시의 특성이 강해서 문화유산 및 천연의 관광자원이 부족해서 각종 유원지, 위락단지와 공원의 건설이 절실하다.

광양항의 도시생활권은 동광양, 여수, 여천, 순천이 상호 인접도시로서 하나의 연담도시권을 형성한다. 경제권은 광양항을 중심으로 환태평양 및 대중국 교역의 전진기지로써 개발되는 광범위한 특성이 강하다.

## 4. 광양항 친수공간시설의 영역

### 1) 친수공간의 대상유형

광양항은 충분한 정온수역과 수로를 구비하여 천혜의 양항조건을 구비하고 있다. 또한 배후도시의 발전이 활발하고 관광수산자원이 풍부하여 성장의 잠재력이 큰 종합물류항만의 여건을 갖추고 있다. 광양항은 지역환경과 대외 이미지 제고의 입장에서 동경의 바다공원(Sea Life Park)과 같은 수질오염을 방지하기 위한 테마공원 형태의 개발이 필요하다. 또한 산업단지에 근무하는 근로자를 위한 친수공간, 산책로, 소형식당 등의 개발도 좋을 것이다.

## 2) 항만친수공간의 대상지역

광양항에서 항만친수공간의 대상지로는 컨테이너부두 매립지와 묘도 준설토기장을 들 수 있다. 컨테이너 부두 매립지는 광대한 부두, 배후지역의 황금·황길·성황지구 주민 및 중동지역민이 이용할 수 있는 대단위 친수공원으로 개발한다. 이를 위하여 컨테이너 부두의 특징을 부각하는 상징광장 및 전시관 등을 포함하는 개발이 중요하다.

묘도 준설토기장은 주변의 개발에 따라 발생하는 준설토를 투기한 장소이다. 이 곳은 현재 환경오염으로 인한 주민의 피해가 심한 지역이다. 친수공간으로 개발하는 경우에 생태계 관련 정밀조사를 실시한 후에 해양생태공원 및 생태박물관 건립 등으로 개발방향을 설정하는 것이 중요하다.

## 5. 광양항 친수공간의 개발구상

### 1) 친수공간개발의 여건 분석

광양시는 광양제철 및 컨테이너 부두 개발, 물류단지의 건설 등으로 개발사업으로 인해 국제항만 물류도시로 성장하고 있다. 이와 더불어 배후지역의 교통기반시설이 확충됨에 따라 도시기능과 산업구조가 급격하게 변모하여 왔다. 서해안 고속도로의 기점지역으로 서해안 지역, 전주-광양간 고속도로의 건설로 수도·중부권과 접근성이 향상되고, 광양항의 개발로 국제 물류유통도시로서의 기능도 수행한다. 특히 광양시는 신도시의 성격이 강하며, 관광자원이 부족해서 각종 위락단지 및 유원지의 개발이 요구된다. 이러한 광양시는 국내 우수의 항구도시로서 서남경제권의 중핵기지가 되며, 환태평양 시대에 동북아 경제권의 교역중심지로 발전하고 있다.

### 2) 항만친수공간의 개발 가능지 분석

광양항의 컨테이너 부두 지구는 항만친수공간의 개발가능지가 된다. 광양항은 동북아의 화물유치에 경쟁력을 갖도록 대단위 컨테이너 부두가 조성되고 있다. 컨테이너 부두와 배후 주거지역 간에 중앙공원 및 소공원 등이 건설되어야 한다. 그러나 광양항 컨테이너 부두가 한국 최대의 화물처리항의 수요에는 미흡할 수도 있어, 매립지의 일부공간을 항만친수공간으로 개발할 필요가 있다.

광양항의 전면부에 위치한 묘도는 컨테이너항 등 항만건설로 생기는 준설토를 투기한 장소이다. 현재 늪을 이루고 있지만 환경오염의 피해가 발생할 공간이다. 묘도는 광양항과 여천시를 연결하는 중간지점이어서 정비사업을 하여 항만친수공간으로 조성하는 것이 매우 중요하다. 광양항은 동북아 환적화물의 처리와 환태평양 시대의 국제 물류거점항만으로 정부가 육성하고 있다. 그러므로 컨테이너 부두 개발사업은 지속적으로 추진될 것이다. 항만개발로 준설토가 매립된 묘도지역도 환경오염을 줄이고 생태계의 보전을 위하여 속히

정비되어야 할 수변공간이 되고 있다.

## 6. 광양항 친수공간의 개발방향

### 1) 항만 친수공간개발의 개념

항만의 친수공간은 연안역이 대상이며, 연안역의 통합관리가 중요하다. 연안역은 항만지역의 확대에 따른 개방욕구의 증대, 시민의 해양레저 수요의 증대, 특정 연안역의 집중적인 관리의 필요성 등으로 체계적·종합적인 개발관리가 필요하다. 이를 위해서는 항만 친수공간 개발정책이 수립·시행되어야 한다. 이 정책은 항만시설의 시민친근감 향상, 쾌적한 도시환경의 조성, 환경친화적 친수공간의 개발의 기본이념을 바탕으로 해양성 친수공간을 확보하는 것이 목표이다. 해양성 친수공간은 해양의 문화, 레저, 공원녹지, 항만지원·상업, 국제교역중심의 친수공간이 되어야 할 것이다.

### 2) 실제 기본구상의 방향

광양항 친수공간의 조성목적은 대량 화물수요가 발생할 컨테이너 부두, 광양제철소 및 물류단지를 수용할 수 있는 시민복지 시설을 조성하고 항만이용자 편의시설을 제공하는 데 있다. 이를 위한 항만 친수공간은 광양항이 동북아 물류중심항만으로서 위상을 정립하고 도시화의 진전에 따른 위락·체육·학습 및 전시기능을 위한 시설과 관련요소를 도입하는 것이다. 따라서 광양항의 컨테이너 지구에는 컨테이너 항만과 광양제철의 결절공간에 친수 문화공간을 조성한다. 그리고 묘도지구는 준설토기장을 효과적으로 활용하기 위해서 각종 문화·위락시설을 설치한다.

<표 8> 항만친수공간 개발의 기본개념

항 목	세부적 내용
조성목적	대량의 컨테이너 부두와 광양제철소 수요를 수용하는 시민 복지시설과 항만이용자 관련시설의 건설
공간성격	국제물류항만의 위상과 도시화에 따른 위락·체육·학습·전시시설 및 관련요소의 도입
구상방향	컨테이너 지구 - 컨테이너 항구와 광양제철의 결절지에 친수문화공간의 조성 묘도지구 - 묘도 준설토기장 이용의 각종 문화·위락시설의 설치

### 3) 계획대상지의 지구 구분

광양항의 항만친수공간의 대상지는 컨테이너항 지구와 묘도지구로 구분한다. 컨테이너 지구는 현재의 매립지구로서 이곳은 컨테이너부두 근로자와 배후도시 주민을 고려한 항만 특화공간으로 개발한다. 묘도지구는 여천시 묘도 우측에 있는 매립지역으로 해안의 천연

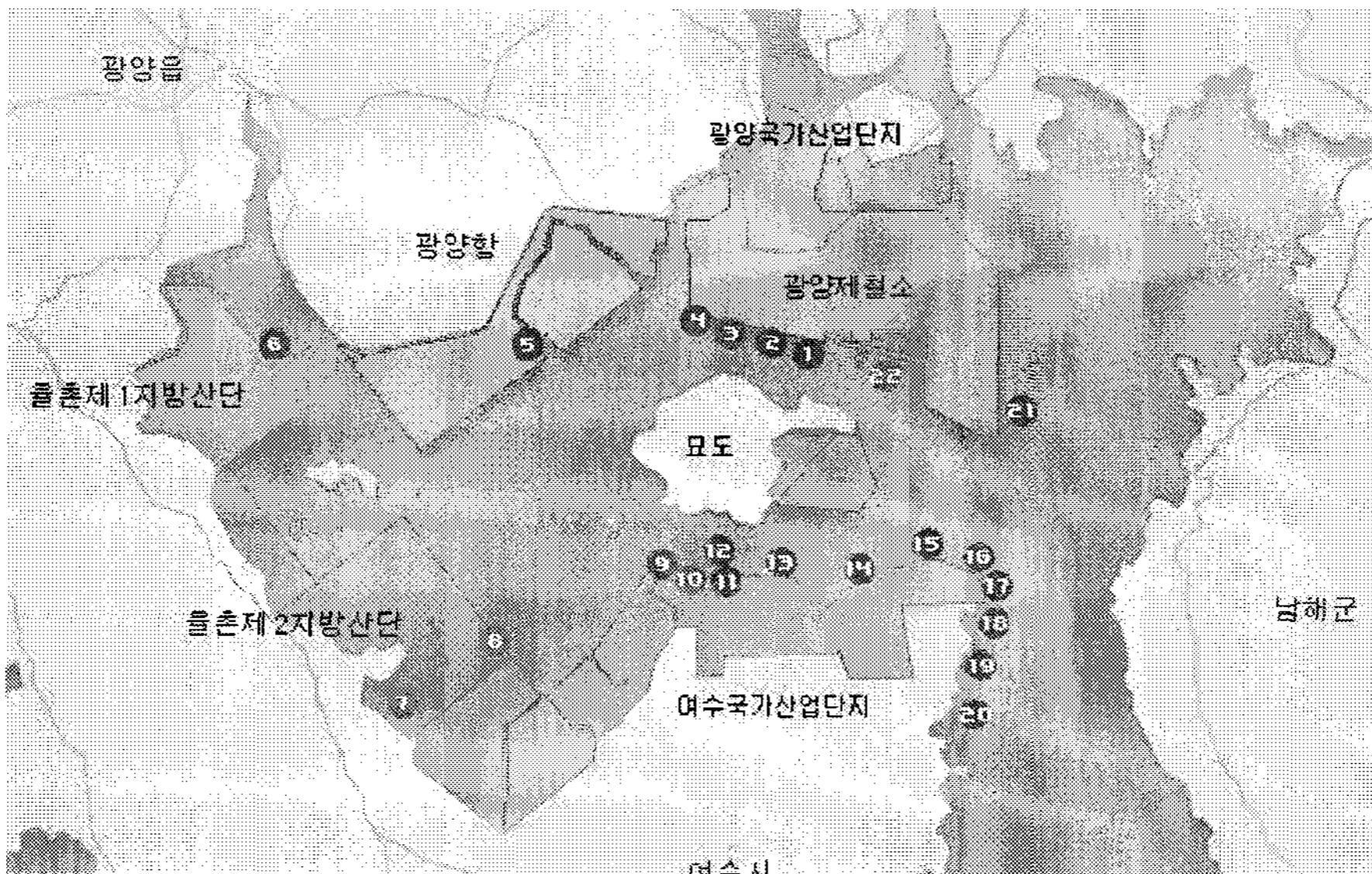
자원을 보호하기 위하여 해양생태공간으로 구분한다.

#### 4) 항만친수공간의 시설계획

광양항 배후부지 개발에 관한 기본계획에서는 광양항 배후부지가 동북아시아의 국제물류 중심기지로 기능하도록 되어 있다. 이 계획에는 항만의 친수공간화 계획부분이 미흡하다. 기존의 항만개발계획에는 소규모의 공원조성이 계획되어 있지만, 항만친수공간의 개발은 거의 없는 실정이다. 특히 광양항 배후부지에 건설되는 포장도로와 콘크리트 건물들은 항만이용자, 시설종사자 및 시민에게 환경적·심미적으로 무거운 분위기를 주고 쾌적한 환경을 제공하지 못한다. 따라서 컨테이너 항만의 부지를 활용하여 이용자 및 시민에게 쾌적한 공간을 제공하는 녹지공간의 조성과 함께 친수성 항만공간의 확보가 중요하다. 자연친화적인 친수공간은 항만근로자 및 배후지역의 거주민에게 쾌적한 휴식·여가공간을 제공할 것이다. 또한 친수공간에 체육, 편의, 조경, 문화 및 관리시설을 배치하여 컨테이너 부두의 상징공간과 광양항의 미관공간으로 개발한다.

묘도지구는 해안매립과정에서 소실된 자연생태계를 복원하여 자연친화적인 지속가능한 자연의 이용방안을 마련한다. 해양생태공원은 훼손된 바다의 자연환경을 복원하는 입장에서 조성할 필요가 있다. 특히 부수시설로 야생생물을 직접적으로 관찰·접촉할 수 있는 생태학습관, 생태수련관 등의 시설을 도입한다. 이 시설의 이용자를 위하여 편의시설과 숙식시설을 조성하며, 관련 프로그램은 지역 현황과 자연환경의 회복기간을 고려하여 개발·시행한다.

<그림 4> 광양항 친수공간개발의 대상지





**<표 9> 광양항 항만친수공간의 시설계획**

지구, 성격	구성특성	유치시설
컨테이너항: 항만특화 공간	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 항만이용자와 배후지 주민의 휴식공간 제공</li> <li>■ 컨테이너부두 이미지상징 조형물의 조성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 적극유치-항만편익시설, 근린체육·휴식시설, 녹지시설, 상징물</li> <li>■ 검토시설-친수광장, 전시시설</li> </ul>
묘도: 해양 생태공간	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 바다와 철 상징의 랜드마크 설치</li> <li>■ 자연환경의 복원과 생태공간의 조성</li> <li>■ 학습·휴식목적 해양생태공원 건설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 적극유치: 랜드마크, 해양생태공원(생태학습관, 생태박물관, 연수·수련원)</li> <li>■ 검토-체육공원, 공연장</li> </ul>

## 7. 광양항 친수공간의 개발전략

### 1) 항만시설의 개방과 홍보활동의 강화

해양수산부는 예규를 만들어 항만내 친수·문화시설조성 및 관리계획을 수립하여 시행하고 있다<sup>18)</sup>. 이 계획의 주요 내용은 항만개발시 적정 친수·문화시설 확보 의무화, 기존 항만의 적정 친수·문화시설의 조성, 항만시설의 상징화 및 공모, 항만시설의 정비계획, 항만미관위원회의 설치운영, 항만의 날 지정 등을 포함하고 있다.

과거의 경우를 보면, 항만시설의 개방, 친수·문화 활동은 특정일을 지정하여 각종 일과성 행사를 하는 경우가 많았다. 항만시설의 개방 또는 시민의 항만시설의 방문활동은 극히 제한적이였다. 그래서 해양성 휴식·여가·문화시설 등 시민의 요구를 반영하지 못하고 단지 자연·녹지공간 위주로 완충지대를 확보하고 있다. 따라서 항만 친수공간개발정책에는 시민이 항만시설을 방문·이용하는 방안을 강구하고 방문·견학·홍보활동을 강화해서 항만의 경제사회적 가치를 알려야 한다. 해당 항만도시의 초·중·고 교과과정 또는 시민의 각종 정규·비정규 교육과정에 항만의 중요성과 가치를 교육하는 내용도 포함시키는 것이 중요하다.

### 2) 신항만 개발과 항만 재개발시 친수공간의 확보 의무화

해양수산부의 관련 규정에는 신항만의 개발과 기존 항만의 정비시 항만기본계획·설계에 항만별 특성에 맞는 적정한 친수·문화시설 조성계획을 포함시키고 있다. 여기에 친수·문화시설은 비교적 정적이고 공원·녹지기능 중심의 소공원, 산책로, 화단, 휴게소, 운동시설, 낚시터, 해양박물관 등 개별시설을 규정하고 있다. 그 시설에는 쇼핑센터, 마리나시설 및 해양공원 등 대규모 상업·레저시설이 입지하는 복합적인 친수공간의 개발·정비를 유도하지 못한다.

18) 해양수산부, 항만내 친수·문화시설조성 및 관리규정, 예규 제15호, 1998. 9.8.

외국의 경우에 도심에 인접한 항만이 도시기능의 확대로 항만기능과 도시기능이 충돌해서 도시외곽으로 이전하여 개발되고, 기존의 항만부지는 재개발되었다. 임해공업단지의 공장이 외곽으로 이전해서 그 지역이 재개발되는 경우도 있었다. 따라서 항만을 재개발하는 경우에 도시와 기존 항만특성을 최대한 감안하여 역사적 해양문화시설을 친수공간으로 조성하는 것이 타당하다. 신항만의 건설에도 친수공간을 항만시설과 연계하여 시민의 접근성과 환경친화적 친수활동이 보장되는 종합항만공간으로 확보해야 한다.

### 3) 항만친수공간 확충목적의 관련제도 정비

해양수산부 규정은 항만친수공간을 공원·녹지중심의 시설로 규정하여 시설확충은 정부의 임무로 인식된다. 친수공간의 확보에 민간자본을 이용하는 제도와 계획이 없다. 단지 신항만 개발사업에서 민간이 해양친수공간의 기반을 조성하는 경우에 신항만건설 촉진법에 의하여 행정·재정지원을 받을 수 있다. 그러나 실제적인 친수공간 확보에 몇가지 문제점이 존재한다. ① 항만친수공간의 개념과 시설유형에 대한 규정이 없다. ② 국가·민간사업자가 해양성 친수공간시설의 정비·사업시행에는 실제로 다른 법령에 의거 추진한다. ③ 해양친수공간에 대한 신항만건설촉진법, 항만법 및 민자유치촉진법간에 정합성이 취약하다.

따라서 해양성 친수공간의 확보는 기본적으로 시설유형에 대한 법률정비가 미비하다. 단지 정부의 투자재원에 의한 소규모 자연녹지 중심의 친수공간확보에 치중하는 형편이다. 관련법간에 정비가 되지 않아 민간자본으로 해양성 친수공간을 확충하기 곤란하며 민간사업자도 민자유치촉진법에 의한 각종 지원을 받을 수 없어 타사업에 비하여 상대적으로 불리한 위치에 있다. 항만친수공간을 기존 항만시설 이용, 항만의 재개발, 신항만 건설 및 연안역관리 등을 통하여 원활하게 확충하도록 관련 법령과 제도를 정비하는 것이 매우 절실하다. 또한 민간사업자에 대한 친수공간개발을 유도하려면 제반 지원대책을 활용하도록 민자유치촉진법을 개정한다.

### 4) 항만친수공간 기본계획의 수립

연안역의 개발과 관련하여 항만기본계획(항만법), 공유수면매립기본계획(공유수면매립법), 신항만건설기본계획(신항만건설촉진법), 도시기본계획(도시계획법), 관광개발기본계획(관광진흥법)을 수립한다. 항만친수공간 기본계획도 연안역이 대상이므로 체계적·종합적인 친수공간을 확충하기 위하여 기본계획을 수립하는 것이 요구된다. 이 계획을 통하여 항만친수공간에 대한 개념을 정립하고 개발전략을 수립할 필요가 있다. 해양수산부도 연안역에 무분별한 개발을 방지하고 관리의 일관성을 유지하기 위해서는 종합적인 연안역관리정책의 실천대책으로 항만친수공간 개발에 대한 계획을 수립하는 것이다. 항만친수공간 기본계획은 시민의 수요특성에 적합한 친수공간을 개발하고, 도시·지역의 특성과 조화되는 친수공간을 대한 종합적인 전략과 평가를 유도한다. 도시특성과 화물유통기능 위주의 항만계획이 상호간에 조화를 이루는 해양성 친수공간을 확보하기 위해서는 친수공간의 확

충에 대한 종합적인 기본계획의 수립이 절실하다.

이상의 항만 친수공간기본계획의 내용에는 친수공간 확충계획과 방향, 친수공간지구의 지정·변경·폐기사항, 친수공간확충 관련계획의 검토, 환경영향검토 및 저감대책, 친수공간확충 재원조달계획, 기타 친수공간사업에 관한 사항 등이 포함될 수 있다.

### 5) 항만친수공간 지구의 지정

항만 친수공간의 가능지역은 많으나 실제로 가능 대상지의 영역과 시설용도가 제도적으로 결정되어 있지 않다. 친수공간의 가능지역에서 항만 친수공간의 대상지역을 설정하여 원활한 친수공간을 확충하는 것이 중요하다. 이것은 항만지역과 도시환경의 기능적 조화를 도모하고 상호발전을 촉진한다. 실제로 항만 친수공간의 확보와 조성에는 항만시설 또는 도시용지의 특성에 따라 장기적인 검토가 필요한 사항들이 많으며, 도시문제와 연안역 관리문제를 동시에 검토하는 요망된다.

친수공간지구는 항만친수공간 개발계획에서 친수공간지구를 지정하고, 이 지구에서 개발행위를 제한하며 친수공간의 운영관리에 관한 사항을 결정한다. 이렇게 항만친수공간을 지정하며 연안역 관리에서 관련기관간의 이해관계를 조정할 수 있고, 관련기관간의 체계적인 업무협약과 조정을 통하여 항만친수공간을 효율적으로 조성한다. 특히 항만친수공간 지구 시설부담금제도를 도입하면 개발이익의 환수를 통한 세수증대가 가능할 것이다. 관련 법과의 협의를 통하여 지구를 지정함으로써 친수공간지구 시설을 유지하고 관리하는데 매우 효과적이다.

### 6) 항만친수공간 관련제도의 정비

해안의 다양한 특성을 감안할 때 독립된 해안관리법규 또는 종합적인 개발법규는 없는 실정이다. 해안의 개발과 이용에 관한 사항을 부분적으로 규정하는 개별법은 많아 해안개발 및 관리절차가 다양하고 매우 복잡한 상황이다.

해안 및 육역부에 대한 개별법규는 국토건설종합계획법, 국토이용관리법, 도시계획법, 건축법, 도시교통정비촉진법 등이 있다. 해안선과 해안해역부의 개발·정비에는 해양개발기본법, 항만법, 공유수면 매립법 등의 적용을 받는다. 그리고 항만친수공간에 대한 개념이 충분하게 정의되어 있지 않아 해양수산부에 항만친수공간 전담부서를 설치하여 항만친수공간 제반업무를 체계화·일원화시키는 것이 필요하다.

항만법에는 항만시설의 유형에 친수공간을 포함하고, 항만구역·임항구역내에 친수공간지구를 지정하며, 항만친수공간 기본계획의 수립을 법규에 명문화시킨다. 민자유치촉진법에 제2종 시설유형에 친수공간을 포함시키고 공유수면매립법에서는 공공시설용지에 항만친수공간 확보를 의무화한다. 가칭 친수공간개발법을 제정하여 연안역의 보존·개발에 대한 장래방향을 제시하고 친수공간의 확보를 종합적·체계적으로 관리하는 효과가 있다.

### 7) 항만친수 행정기관조직의 정비

항만법상 항만친수공간 개발사업은 SOC 투자사업의 우선순위에서 예산지원이 곤란하고 법규정도 미비되어 있다. 관련된 중앙부처의 소관사항이 달라 효율적인 사업추진도 곤란하므로 역할분담과 조정이 필요하다. 이를 테면, 행정자치부 및 시장·도지사는 시민복지공간, 시민의 문화공간은 문화관광부, 환경문제는 환경부가 관장하여 해양수산부가 단독으로 항만친수공간을 개발하는 데는 한계가 있다. 따라서 항만친수공간의 개발은 시설의 유형에 따라 많은 관련법이 복잡하게 얽혀져 있다. 또한 친수공간의 개별시설에 따라 관련 개별법의 인가를 받아 행정절차가 복잡하며 시간·비용의 낭비가 많다.

이상의 문제를 개선하기 위해서는 항만친수공간안을 설정하고 소관부처를 단일화하는 방안을 강구해야 한다. 친수공간의 인·허가 절차를 단순화하기 위해서 친수공간내 개별법간에 의제처리를 가능하게 만들고 중앙부처간 “항만친수공간 심의위원회”를 만들어 개발에 관한 문제를 종합적으로 논의·처리하는 것이 요구된다.

전라남도, 광양시 등 지방자치단체도 항만친수공간의 이용자가 지역 시민이므로 해양수산부(지방해양수산청), 해당지자체, 경제자유구역청, 컨테이너부두공단 및 인접지자체간에 업무조정과 협의가 반드시 필요하다. 중앙정부의 항만친수공간 기본계획과 해당 지자체의 친수공간 개발계획 간에 기능조정과 사업협의를 통하여 효율적으로 친수공간을 개발·관리하는 것이다.

## VI. 요약 및 결론

본 논문은 국제물류 거점항만인 광양항을 사례로 하여 항만친수공간의 개발정책을 다루고 있다. 연구의 목적은 항만친수공간의 기본이론과 개발실태의 실질적 분석을 토대로 광양항에 항만친수공간을 개발하기 위한 종합적인 정책방향을 계획·제도적인 시각에서 제시하는 것이다. 본 논문의 주요내용은 항만친수공간의 개념과 유형, 외국 항만친수공간의 개발사례, 항만친수공간 개발의 문제점, 광양항의 항만친수공간화 정책방향 및 결론 등으로 구성되고 있다. 본 논문은 관련문헌의 이론적 고찰, 기존 통계자료의 분석, 연구보고서의 검토·해석과 전문가 의견청취 등의 방법으로 수행되었다.

21세기 항만환경은 항만에 대한 수요변화와 항만개발특성의 변화로 설명할 수 있고, 개발특성에서 항만친수공간의 개발이 부각되어 있다. 항만친수공간은 수제선을 사이에 두고 육역과 수역의 상이한 조건을 연계시키는 공간이다. 항만친수공간의 개발에는 정보화 사회의 급격한 진전, 해운·교통산업의 변화, 항만수변지역에 대한 인식변화, 한국의 항만친수공간의 개발필요성 등 시대적 배경이 드러난다. 이러한 항만친수공간은 항만, 항만시설 내부 혹은 항만인접지역에 있는 공간이다. 이것은 개발목적, 개발형태 및 개발입지에 따라 개발의 유형도 아주 다양하다. 항만친수공간의 시설유형도 항만기능이 존속, 변화, 소멸 및 창출되느냐에 따라서 방향과 유형이 달라지고 있다.

외국의 사례를 보면, 싱가포르의 동해안지구는 창이공항지구에 2,000ha를 건설한 매립지계획으로 녹지 및 시민의 상징공간으로 부각되었다. 호주 시드니의 쇠퇴한 Darling Harbour는 민간·정부의 공공투자으로 신공간의 창조, 위락·문화거점과 도시활성화를 위하여 재개발되었다. 일본의 Minato Mirai 21은 일본 효코하마시의 해안매립지역으로 도시의 자족성 강화 및 도심지 활성화를 위해서 도시와 항만이 재생하게 되었다. 일본의 Port Island는 고배항에 건설된 인공섬으로 물류기지가 조성되고 도시형 주택이 건설되어 국제문화도시의 중심이 되었다. 영국 런던의 Docklands는 도시문제를 개선하기 위하여 런던광역권의 중심시가지 동쪽에 조성된 템즈강변의 수변공간이다. 독일의 Hamburg는 보존과 신규개발에 대한 수요증대의 요구에 부응하여 친수공간을 개발하였다. 뉴욕의 South Street Seaport는 민간·공공간 협동작업으로 박물관 확충, 정비사업, 사무실건설 및 전문소매상가 위주로 해서 개발되었다. 샌드애고의 Embarcadero District 개발사업은 해양박물관, 항만마을, 마리나공원 등을 중심으로 샌드애고 도시공사가 도심지 및 친수공간 종합재개발 계획에 의하여 시행되었다. 이러한 선진외국의 주요항만들은 개발의 특성에 따라 다양한 유형의 항만친수공간을 조성하여 시민생활의 향상과 도시경쟁력 강화에 기여하고 있다.

항만친수공간을 개발하는 데는 항만시설의 규모와 공간구성의 측면에서 문제가 있다. 즉 이것은 화물수요 대응형과 중앙정부 주도의 항만개발, 종합항만공간의 형성 미비 등을 볼 수 있다. 항만개발에서 항만의 기본 및 기능시설이 균형있게 확장되지 못하고 항만기능과 도시기능의 연계가 미흡하였다. 항만의 연안역이 시민요구와는 격리된 폐쇄공간으로 인식되어 친수공간화사업에 장애가 있었고 항만구역내 항만친수공간시설도 크게 부족하였다. 이상의 항만친수공간의 문제를 개선하기 위해서는 친수공간화 정책이 수립되어야 한다.

항만친수공간은 도시의 중요한 구성요소로 정착되고 도시휴양단지의 개념으로 확대되어 있다. 항만친수공간의 개발목표는 시민생활의 질을 향상시키고, 항만을 도시의 휴식·관광·문화·여가공간으로 기능하도록 하는 것이다. 항만친수공간화 정책은 도시기능과 연계성, 개성·다양성 강화형, 여가·휴식형, 환경친화성, 해양 휴향성 등을 감안하여 시행하는 것이 중요하다. 항만친수공간의 시설유형도 세부적인 기준과 토지이용용도를 바탕으로 결정해야 할 것이다.

광양시는 공업기능이 강하며 광양항의 개발에 따라 항만관련 산업의 비중이 크다. 광양시는 여전히 공업도시 및 동북아 국제물류 항만도시로 성장할 전망이다. 이에 따라 광양시에는 테마공원의 개발과 항만친수공간의 조성이 필요하다. 광양항에서 친수공간의 대상지는 컨테이너부두 매립지와 묘도 준설토기장을 고려할 수 있고, 그 개발가능성도 크다. 광양항 친수공간의 개발은 항만시설의 시민친근감 향상, 쾌적한 도시환경의 조성, 해양성 친수공간을 확보하는 것이 목표이다. 이를 위하여 광양항의 컨테이너 지구에는 컨테이너 항만과 광양제철의 결절공간에 친수 문화공간을 조성한다. 묘도지구는 준설토기장을 효과적으로 활용하기 위해서 각종 문화·위락시설을 설치하는 것이 요망된다.

광양항 친수공간의 실제 대상지는 컨테이너항 지구와 묘도지구로 구분한다. 컨테이너 항만의 부지에는 이용자 및 시민에게 쾌적한 공간을 제공하는 녹지공간의 조성과 함께 친

수성 항만공간의 확보가 중요하다. 묘도지구는 해안매립과정에서 소실된 자연생태계를 복원하여 자연친화적인 지속가능한 자연의 이용방안을 마련하며, 이의 일환으로 해양생태공원을 조성한다. 이와 더불어 광양항 친수공간의 개발전략들에는 항만시설의 개방과 홍보활동의 강화, 신항만 개발과 항만재개발시 친수공간확보 의무화, 항만친수공간 확충목적의 관련제도 정비, 항만친수공간 기본계획의 수립, 항만친수공간 지구의 지정, 항만친수공간 관련제도의 정비, 항만친수 행정기관조직의 정비 등으로 제시할 수 있다. 향후 연구에는 항만친수공간 시설기준의 마련, 시설유형별 세부적인 개발지침의 제시 등이 요망되어진다.

## 참고문헌

- 광양시, 1999, 2016년 광양도시기본계획.
- 광양시, 2005, 항만워터프론트 개발사례, 광양항 레포트 통권 제31호(2005.12.), pp. 13-17.
- 광양시, 2005, 중기 투자 및 재정계획(2003-2007).
- 광양시, 2006, 2006년 주요업무 시행계획보고 1월.
- 김광두, 1998, 21세기의 Water Front, 도서출판 누리에.
- 김학소, 1997, 환경친화적 항만과 친수성 항만개발 정책방향, 한국해양수산개발원.
- 김학소, 1999, 21세기를 대비한 환경친화적인 항만개발 정책방향, 한국해양수산개발원.
- 대한국토·도시계획학회, 1997, 지역계획론, 보성사.
- 방희석, 2003, 광양항 컨테이너 허브항의 발전적 개발방안, 바다의 날 기념 광양항 시민대토론회: 발전전망과 친환경 항만조성, 광양환경운동연합, 광양시 커뮤니티센터(2003. 5.30), pp. 27-49.
- 부산시정연구단, 1992, 워터프론트와 미래형 도시개발.
- 윤상호·정봉현, 2000, 21세기 항만친수공간의 개발기술과 정책과제: 시론적 접근, 한국항만경제학회지 제16집, 한국항만경제학회, pp. 359-375.
- 이중우, 1997, 항만재개발의 동향, 포트오소리티, 통권 제2호, 한국컨테이너부두공단.
- 이한석·도근영, 2000, 워터프론트 계획, 도서출판 이집.
- 정봉현, 1987, 외국선진항만 관리제도분석을 통한 부산항만관리조직의 발전방향에 관한 연구, 국토계획, 제 22권 제 2호, 대한국토도시계획학회.
- 조대성, 1999, 도시 수변공간 개발, 도서출판 누리에.
- 조동오, 2003, 친환경적 광양항만 조성을 위한 외국사례 비교 및 제안, 바다의 날 기념 광양항 시민대토론회: 발전전망과 친환경 항만조성, 광양환경운동연합, 광양시 커뮤니티센터(2003. 5.30), pp. 51-78.
- 조진행, 2000, 평택항 친환경적 개발방안, 평택환경운동연합 발표자료(2000.11.), pp. 1-27.
- 진형인, 2003, 쾌적하고 아름다운 미항 광양항 만들자, 바다의 날 기념 광양항 시민대토론회: 발전전망과 친환경 항만조성, 광양환경운동연합, 광양시 커뮤니티센터(2003. 5.30), pp. 11-25.
- 최도석, 2006, 부산항 항만시설의 도시관광상품화 방안, 동북아 물류동향, 부산발전연구원, pp. 83-124.
- 한국해양수산개발원, 1997, 도서지역 개발촉진을 위한 정책방향 연구.
- 한국해양수산개발원, 1998a, 어촌친수공간 개발에 관한 연구, 정책자료 98-22.
- 한국해양수산개발원, 1998b, 해양도서의 관광진흥을 위한 정책세미나.
- 황해성, 2000, 21세기 인천항 친수공간 개발방안, 해양안전소식지 봄호, 해양안전심판원, pp. 101-121.
- 해양수산부, 1998a, 친수성 항만공간 개발 실시계획 검토 및 기본구상.
- 해양수산부, 1998b, 해양관광 현황 및 진흥방안(내부자료).
- Ann Breen and Dick Rigby, The New Waterfront, 1996
- 畔柳昭雄, 海洋性 シクリエーツォソ施設, 1997
- (社)日本海洋開發建設協會, 人と自然に優しい, 海洋施設めざして, 1995