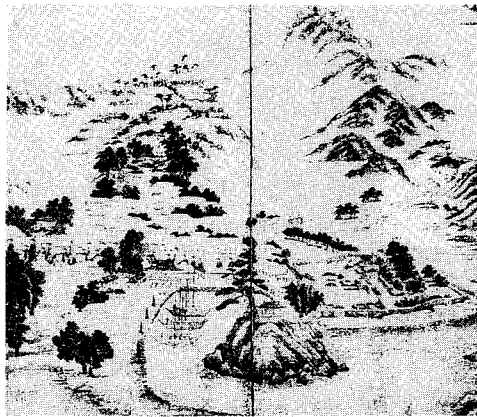


# 科學的 漁港시설時代에 이르기까지 우리나라 漁港의 역사

어제의 어항은 옛날의 자연적인 어항시대, 다시 말하면  
원시적인 어항 시대인데  
그것이 1900년까지의 긴 세월에 해당한다.  
오늘의 어항은 과학적 지식을  
이용하여 최소한 접안시설이 되어 있는 경우이고  
내일의 어항은 앞으로 다가 올 예술적인 어항시대이다.

韓 相 復(國立水產振興院 海洋科長, 理博)



〈그림 1〉 1750년대 부산포의 항구시설

우리나라도 범치국가이다. 그러나 어항에 대한 법이 있어야 하는 것은 당연하다. 그래서 1969년 5월 19일 법률 제 2106호로 '어항법'이 제정되었고 이어 1970년 2월 27일 '어항법시행령'이 대통령령 제 4679호로 시행되어 오늘에 이르고 있다. 대한민국 정부수립이 1948년 임을 감안해 보면 무척 시간이 오래 걸렸다. 이것이 바로 우리의 처지를 단적으로 나타내 주는 척도이기도 하다. 1967년 항만법이 제정된 다음에야 어항법이 제정되었으며 이웃 일본에서 어항법이 제정되기는 1950년이였다.

어항법에서 정의하는 어항은 '천연 또는 인공의 어업근거지가 되는 수역 및 육역과 어항시설'로서 다음과 같이 3종류로 구분된다.

제1종어항: 이용범위가 전국적인 어업의 근거지(그 지방의 어선수가 80척 이상이고 다른지방의 어선 이용이 연간 100척 이상으로서 총어획고가 연간 1,000톤 이상인 어항)

제2종어항: 이용범위가 지방적인 어업의 근거지(그 지방의 어선수가 20척 이

상 80척 미만이고 다른 지방의 어선 이용이 연간 30척 이상 100척미만으로서 총어획고가 연간 100톤 이상인 어항)

제3종어항: 어장의 개발, 어선의 대피에 필요한 외딴 섬 또는 벽지에 있는 어업근거지

어항의 종류를 더 간단히 정리하면 제1종어항은 규모가 큰 어항으로 전국적으로 이용되기 때문에 수산청에서 관리하고 제2종어항은 규모가 작은 지방어항으로 시 또는 도에서 관리하며 제3종어항은 외딴 섬에 있는 어업전진기지로 수산청에서 관리하는 어항이다.

현재 전국의 어항은 제1종어항 50개, 제2종어항 316개, 제3종어항 33개 등 399개 어항이 있다. 어항의 축에도 못끼는 소규모 자연포구(自然浦口)는 1,596개로 1988년부터 내무부 소관으로 되어 있다. 방파제가 있고, 어선 20척 이상이 계류할 시설이 있으며, 항로시설과 보급시설이 되어 있어야 현재로서는 어항이라 부를 수 있다.

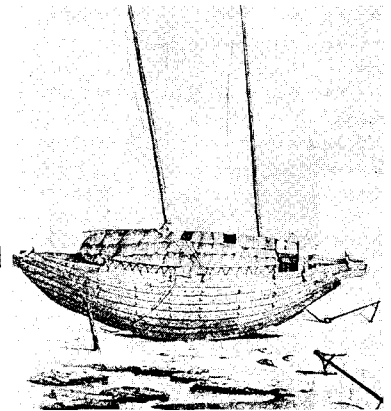
이러한 어항은 왜 있어야 하나? 고기 잡는 배가 있으니 어항이 있어야 하는 것은 너무나도 당연하다. 잡을 고기가 있어야 어선이 있는 것도 물론 당연하다. 어선을 타고 나가서 고기를 잡을 사람이 있어야 어항도 의미가 있다. 그래서 어항은 어촌에 붙어 있게 마련이다. 이제 어항의 역사를 훑어 보자. 어제의 어항은 옛날의 자연적인 어항시대, 다시 말하면 원시적인 어항 시대인데 그것이 1900년까지의 긴 세월을 담당한다. 오늘의 어항은 과학적 지식을 이용하여 최소한의 접안시설이 되어 있는 경우이고 내일의 어항은 앞으로 다가 올 예술적인 어항시대이다.

## 어제의 어항

옛날에도 어선이 있었다. 그러니 어선

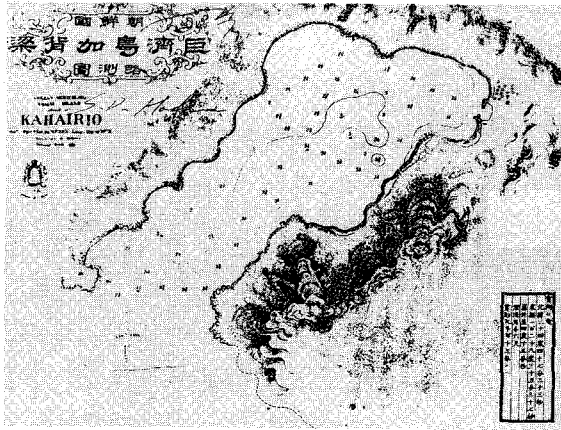
의 집인 어항도 있었음은 틀림이 없다. 다만 오늘날의 비지정항에 해당하는 자연포구가 주종을 이루었을 뿐이다. 박구병교수가 쓴 「한국어업사」 또는 김재근교수가 쓴 「우리배의 역사」, 손태현교수가 쓴 「한국해운사」 등에도 어항은 커녕 항구에 대한 기술이 취급되지 못할만큼 이들에 대한 기록은 찾아보기 힘든 것도 사실이다.

〈그림 2〉  
1820년대의  
조선어선



1920년대에 일본 나가사키에 와서 조선어선이 그곳에 표류되어 온 것을 직접 볼 수 있었던 「시볼트(Siebold)」의 책에 나오는 조선어선이다.

고려시대에 완성된 조창(漕倉)제도로 경상도 창원의 '마산창(馬山倉)', 충청도 아산의 '공진창(貢津倉)' 등지에는 제법 큰 항구시설이 있을 법 한데도 그렇지 못했다. 다만 1750년대 겸재 정선(1676-1759)의 작품으로 추정되는 「동래부사접왜사도(東萊府使接倭使圖)」속의 부산포에 항구시설을 엿볼 수 있는 묘사가 나오는데 〈그림 1〉이 바로 당시 부산포의 항박시설이다. 지금의 부산직할시 자성대 부근으로 바로 옆에 동천(東川)이 흐르고 있다. 부산포 선소(船所)는 비록 썰물 때는 물이 빠지지만 부산포 첨사영이 있었고 또 일본으로 가는 통신사들의 왕래처였다. 그래서 병선(兵船)도 있고 사견선(使遣船)도 있었지만 이들의 이용은 일시적 이었고 대부분 어선의 이용이 많았다. 수군(水軍)도 평소에는 어부생활을 해야만 했으니 당연한 귀결이다.



옛날의 항구는 어항이니 군항이니 상항이니 하는 구별없이 다목적으로 쓰여졌고, 특별한 경우를 제외하곤 자연지형을 그대로 이용했다. 그러자니 자연히 강(江)이 있는 포구(浦口)가 유용하게 이용되었다. 이런 곳에는 썰물 때도 강물이 있으니 배를 비교적 쉽게 움직일 수 있는 잇점이 있었다.

자연적인 포구를 그대로 이용하자니 배의 모양은 밑이 평평한 평저선이 되었고 그 크기도 길이가 9m에서 15m에 이르는 소형일 수 밖에 없었다. 1920년대에 일본 나가사키에 와서 조선어선이 그곳에 표류되어 온 것을 직접 볼 수 있었던 「시볼트(Siebold)」의 책에 나오는 조선어선이 <그림 2>에 나와 있다.

밑이 평평한 평저선이기에 물이 빠졌을 때 기우는 일이 없고 또 풍량이 심할 때 쉽게 안전한 육지로 끌어 올릴 수 있었다. 경상남도 거제도 남쪽에 있는 가배량의 1876년 한가한 어항 모습이 <그림 3>의 해도에 나와 있는데 이 해도는 일본해군이 1876년 3월 측량해서 해도 번호 제76호로 그해 6월에 발행한 것이다. 해도를 자세히 들여다 보면 가배량만의 제일 안쪽에 가배량 어촌이 형성되어 있고 그 아래쪽에 선착장이 시설되어 있다. 그러나 이 항구시설은 썰물 때 물

<그림 3>  
1876년 거제도 가배량의 어항

이 해도는 일본해군이 1876년 3월 측량해서 해도 번호 제76호로 그해 6월에 발행한 것이다. 해도를 자세히 들여다 보면 가배량만의 제일 안쪽에 가배량 어촌이 형성되어 있고 그 아래쪽에 선착장이 시설되어 있다.

이 빠지는 위치임을 알게된다. 물 때에 맞추어 배가 드나들어야 했다는 것을 이 해도가 뚜렷이 말해주고 있다. 자연 그대로를 이용하며 물 때를 맞추어야 어항구실이 제대로 되던 자연포구시대가 옛날 어항의 대표적인 특징이며 이 시기는 1900년까지 계속되었다.

## 오늘의 어항

1876년 개항이 되면서 제일 먼저 착수된 사업이 항만건설사업이다. 부산, 원산, 인천항이 근대적으로 건설되면서 방파제가 쌓이고 선박의 계류시설도 만들어 졌으며 1902년 인천 해관등대국이 설치되어 물 때에 관계없이 밤낮으로 배가 드나들 수 있게 되었다. 급수시설이 필요하니까 수도가 놓여지고 석탄저장고도 건설되었다. 지금은 급유시설이지만 당시에는 석탄을 이용했으니 석탄저장고가 필요했던 것이다.

구한말인 1906년 항만시설 5개년계획 사업으로 4개항구가 본격적으로 개발되기에 이르렀고 1919년에는 규모있는 어항 개발이 요청되어 지정어항 22개를 설정하고 10개년계획으로 어항개발에 박차를 가했다. 이 때 어항의 주요 기능은 수산물의 집산 및 운송기지로서의 역할이었다.

1969년 어항법 제정 이후 1972년에서 1976년의 개발초기 단계를 거쳐 1977년부터 1981년까지 정비단계가 있었으며 1982년부터 1986년의 제5차 경제개발 5개년계획기에는 집중투자단계였다. 지금도 어항법에서 요구하는 기본시설과 기능시설이 계속 진행되고 있는 실정이다.

어항을 가장 경제적으로 건설하기 위해 기본해양조사를 하게 되는데 여기에 드는 비용은 총건설비의 3%~5%정도가 되어야 안전한 어항을 설계할 수 있다. 100년에 한번쯤 내습하는 이상 파도에도 견딜만한 방파제를 설계해야 되기 때

문이다. 요즘에는 지구온난화로 인한 해면상승 1m를 더 고려해야 할 처지에 놓이게 되어 있어서 오늘의 어항은 과학적 어항시설 시대가 된다.

## 내일의 어항

어항은 어촌사회의 산업활동을 위한 최소한의 기반시설이며 수산물의 생산, 양육, 유통등 전 생산과정을 지원하는 시설로서 자연재해로부터 어민의 생명과 재산을 보호하고 산업활동이 유기적으로 수행될 수 있도록 개발하고 있는 것이 오늘의 실정이다.

그러나 이것은 하나의 중간 과정일 뿐 내일을 위한 어항의 목표는 아니다. 어항 건설에 과학기술이 적용되는 것은 경제적인 측면에서 본 최소한의 요구사항일 뿐이다.

우리는 이제 어항을 중심으로 한 자연공간자원을 이용한 예술적인 어항을 건설해야 한다. 어촌지역은 옛날부터 전해 내려오는 우리 고유의 문화가 가장 잘 보존되어 있어서 고유문화의 보고이기도 하며 인간의 호연지기를 심어줄 자연조건을 갖추고 있다. 한 없이 탁 트인 바다, 높 푸른 하늘, 때없이 깨끗한 백사장등이 함께 모여있는 곳이 바로 어촌지역이요 그 활동의 중심이 어항이다.

돈을 더 많이 벌어보겠다고 해양관광 단지로 할 필요는 없다. 웬만치 살수 있으면 이제 문화적인 색채를 가미해서 우리 스스로의 삶을 윤택하게 해야 하고 우리의 건강을 생각해야 한다. 관광단지라고 소문만 내 놓으면 어촌 고유의 문화가 사라져 버릴 위험성이 있으니 휴양과 문화를 겸한 소규모의 특색 있는 예술 공간으로서의 어항개발이 요구된다. 자연과 인공이 잘 조화된 예술 공간으로서의 어항이 내일을 대표하는 미래의 어

우리는 이제 어항을 중심으로 한 자연공간자원을 이용한 예술적인 어항을 건설해야 한다. 어촌지역은 옛날부터 전해 내려오는 우리 고유의 문화가 가장 잘 보존되어 있어서 고유문화의 보고이기도 하며 인간의 호연지기를 심어줄 자연조건을 갖추고 있다.

항이다.

## 휴양·문화 겸한 공간으로

우리나라 어항의 어제 즉 과거는 자연조건 그대로를 이용하며 물 때를 맞추어야 어항구실이 되던 자연포구시대였으며 이는 1900년경까지 주류를 이루었다. 그 이후 현재에 이르기까지 어항이 갖추어야 할 기본시설과 기능시설을 되도록 경제적으로 하기위해 과학기술을 도입하는 과학적 어항시설시대가 오늘의 어항 실태이다.

우리가 과학문명의 혜택을 알지 못하던 옛날에는 최소한의 노동력으로 삶을 지탱하기 위해 필요한 최소한의 노력을 기울였다. 그러자니 강 하구의 자연포구가 어항으로서 적지였으며 배는 평지선이며 규모가 작았다. 규모가 작은 배이니 고기잡이도 멀리 나갈 수 없었다. 생존을 위한 최소한의 노력만 기울였기에 쓰레기 조차 재활용하는 시대였고 도랑물 조차도 맑기만 했었다.

개화와 더불어 어항의 기본시설과 기능시설이 진행되면서 우리는 필요악인 공해도 동시에 배출해야 했으며 시냇물 조차도 오염이 되어가는 사실을 보고 있다. 이제 우리는 옛날의 맑은 강물을 마실 수 있다는 환상에서 벗어나야 한다. 강물은 자연의 하수구이듯이 생활오수의 하수구도 된다. 따라서 우리가 옛날의 원시생활로 되돌아 가지 않는 한 강물은 식수로 이용될 수 없다. 이제 우리는 새로운 식수원을 개발해야 한다.

그리고 우리는 과학적인 단계에서 한 차원 더 높은 예술적인 어항을 건설하여 우리생활을 좀 더 윤택하게 만들고 휴양과 문화를 겸한 예술공간 창조의 개념을 어항건설에 가미해야 한다. 지금도 어떤 곳에서는 원시적인 어항시대가 있고 또 어떤 곳에서는 예술적인 곳이 있다. 