

① 지정어항 개발 방안

# 기능시설 부족 남·서해안 개발 시급

## 1. 어항개발의 필요성

최근 들어 우리나라 수산업을 둘러싼 주변환경이 악화되면서 어항투자에 대한 부정적인 여론이 제기되고 있다. 즉 새로운 어업질서의 돌입으로 조업구역이 감소하고, 어선감척 등으로 점차적인 어선의 감소가 불가피하며, 어업인구가 계속해서 줄어들고 있어 더 이상 어항개발에 대한 신규투자는 불필요하다는 것이다. 그러나 본 과업을 통해 살펴본 바로는 새로운 어항수요는 계속해서 창출되고 있고, 현재까지의 어항시설만으로는 지금도 그러한 거니와 장래 계획된 시설까지를 모두 감안하더라도 여전히 어항시설은 부족한 것으로 나타나고 있다.

어항개발이 지속적으로 필요한 이유는 첫째, 지금까지 어항투자가 절대적으로 부족하여 어항시설이 여전히 부족하기 때문이다. 2000년말 현재 전국에는 국가어항 105개와 지방어항 317개를 합하여 총 422개의 지정어항이 있으나 이들 항의

계획 완료율이 각각 62%와 22%로서 평균 32%의 저조한 실적을 보이고 있다. 이 같은 어항의 계획 완료율 저조는 태·폭풍 등 자연재해 발생시 대처능력을 크게 저하시키고 있다(최근 5년간('96~2000년) 어선피해는 2,295척에 14,542백만원에 이르고 있음). 특히, 지방어항의 경우 농특세 투자대상 200개항에 대하여 2004년까지 4,500억원을 투자하기로 되어 있으나 2001년 현재까지 2,905억원(계획대비 약 65%) 투자에 불과한 실정이고, 2001년 수준으로 지방어항 투자시(455억원)에는 항당 계획완료에 21년이 소요되는 것으로 나타나 지역주민 및 이해관계인의 불만이 고조되고 있는 실정이다.

둘째, 어선감척에도 불구하고 현 상태에서는 어항시설이 미흡하기 때문이다. 1995년 76,801척이던 어선척수는 2000년 95,890척으로 25%가량 증가하여 필요한 접안시설은 107,700m에서 159,224m로 늘어났으며, 실제접안시설도 46,950m에

서 96,668m로 증가하여 시설소요 총족률에 있어서는 '95년 44%에서 2000년 61%에 그치고 있다. 따라서 어업구조 조정에 따른 어선척수가 감척(2000~2004년까지 총 1,616척)되더라도 전체 어선척수에 비해 감척어선척수가 매우 미미(1.7%)할 뿐 아니라 어선감척이 지역별, 연도별로 순차적으로 이루어지기 때문에 어항개발 수요에 미치는 영향은 거의 전무하다고 할 수 있다. 또한 어선감척사업은 주로 항만을 이용하는 50톤급 이상 중대형 어선을 위주로 이루어지고 있고, 어항을 주로 이용하는 50톤 미만의 중소형어선은 오히려 증가하는 추세('95년 73507척 대비 2000년 93,133척으로 27% 증가)이기 때문에 어항시설이 절대적으로 부족한 현 시점에서는 어항의 적극적인 확대개발이 요구되고 있다.

셋째, 국민 어류단백질의 안정적인 공급기지를 구축하기 위함이다. 1999년을 기준으로 국민 1인 1일당 섭취하는 동물성 단백질의 37.5%를 수산물이 공급하고 있고, 1인당 연간 수산물 소비량이 38.3kg에 이를 정도로 수산물이 우리 국민건강에 미치는 영향은 지대하다. 그러나 1995년 WTO체제 출범과 1994년 UN해양법협약 발효로 본격적인 200해리 시대를 맞아 우리나라 수산업 여건이 크게 악화되면서 국내 수산물 자급에 많은 어려움을 겪고 있다. 어항은 어업활동에 필요한 각종 선수물자의 원활한 공급과 어선·어구의 수리 및 보관 등 생산기반을 제공하고, 어획물의 양륙·위판·처리·가공은 물론 물류 확산에도 중심적

인 역할을 수행하고 있다. 따라서 지속적인 어항의 개발과 관리는 우리나라 수산식량의 자급기반확보는 물론 국민 건강유지에 크게 이바지할 수 있을 것으로 사료된다.

넷째, 제한수역의 고도 이용 및 효율적 관리를 위해서이다. 새로운 어업질서의 도입으로 조업구역이 감소되어 국내 어업은 축소 지향적인 “규모의 어업”으로 전환이 불가피하다. 따라서 연안자원의 조성 및 한정된 기존 자원의 효율적인 관리가 그 어느 때 보다도 중요하다고 할 수 있다. 그런 점에서 어항은 어장개발의 시발점이며, 미 개척된 어장의 하나로 볼 수 있다. 어항에서의 기르는 어업 육성은 외해에 노출된 양식어장과는 달리 인위적으로 조성된 방파제 등에 의해 보호받을 수 있기 때문에 자연재해로 인한 피해를 덜 받을 수 있다는 장점이 있다. 일본은 이미 오래 전부터 이러한 점을 감안하여 어항을 정비해 오고 있다. 즉, 어항 내에 종묘생산 및 중간육성장 시설을 확충하는 것은 물론 고급활어의 수요증가에 맞춰 활어일시보관장소로서 적극 활용하고 있다. 우리의 경우 현재 일부 도서지역에 위치한 연안항이나 어항에서 축양시설을 조성하여 이용하는 곳도 있으나 극소수에 불과하여 미흡한 실정이므로 앞으로는 시대적 요구에 부응한 어항에서의 어업 및 자원관리형 어업 지원을 위한 시설을 강화하여 제한 수역의 고도 이용 및 효율적 관리에 힘써야 할 것으로 판단된다.

다섯째, 균형 있는 국토의 개발보전과 다기능 종합어항개발이 요구되고 있다.

지금까지 우리나라 어항은 투자가 열악하여 방파제, 물양장 등 수산업 위주의 기본시설 개발에 그쳐 활용측면에서 비효율적이라는 지적이 많다. 다양한 기능을 갖춘 종합어항의 개발은 어업뿐만 아니라 휴양·레저·관광·문화사업 등과 연계하여 어업인의 소득 증대는 물론 수많은 신규 고용을 창출할 수 있다. 또한 상대적 소외감 및 박탈감이 심화된 어촌지역의 개발 불균형 해소는 물론 도시집중인구의 분산을 유도, 좁은 국토의 효율적 이용 및 균형적 발전에 기여할 수 있다.

여섯째, 국민의 친수공간 마련이다. 국민 생활수준의 향상과 급속한 차량보급의 증가, 주5일 근무제 확대 실시 등으로 국민의 여가시간이 증가하고, 건강지향의 성향이 증대되면서 해양성 휴양활동이 한층 증가하고 있다. 따라서 어항을 거점으로 한 해양공원, 인공해수욕장, 바다낚시터, 마리나 등 해양성 레크리에이션 시설에 대한 요구가 강화되고 있다. 특히, 어항·어촌은 그곳을 찾는 도시사람에게 신선한 수산물과 정신적 안정 및 휴식을 제공하고 있으므로 다기능 종합어항의 개발은 국민에게 쾌적한 친수공간을 마련함과 동시에 아름답고 매력 있는 해안공간의 창출에도 크게 이바지할 수 있을 것으로 판단된다.

끝으로 수산 인프라인 어항개발에 투자 집중 전략이 필요하다. 어항은 수산업에 있어 가장 중요한 핵심기반시설로서 불특정 다수가 이용하는 일종의 사회간접자본 시설이다. 그리고 선진형 정부의 투자전략은 투자규모가 방대하고 공공투자가 불가피한 분야에 집중하고 개인에게 지원이

가능한 분야는 경쟁력 강화와 제한적 지원에 국한되어야 한다. 최근 WTO에서 회원국들은 생산 또는 가격지지 등 개인에 대한 정책보조금 감축 및 폐지를 강력히 요구하고 있어 WTO에서 허용되고 있는 SOC 등 어촌경제 활성화를 간접적으로 추진시킬 수 있는 수산 인프라 시설인 어항의 확대개발에 수산예산의 집중적인 투자가 요구되고 있다.

## 2. 장·단기 어항개발 방안

2000년말 현재 전국 422개 지정어항 중 계획이 완료된 항은 전체의 약 32%인 136개항에 불과하고, 나머지 286개항은 미 완료상태에 있으므로 단기적으로는 이들 항을 우선적으로 개발해 나가야 할 것으로 생각된다. 앞의 제3편 제3장 적정 어항개발 수요예측에서 계류시설 소요연장을 검토한 결과, 2000년말 현재 약 62,556m의 계류시설이 부족한 것으로 나타나고 있고, 또한 항내 수면적을 고려한 어선의 안전수용률에 있어서도 현재 전체 대상어선 중 49%만 수용할 수 있는 것으로 나타나 어항의 가장 기본적인 기능인 어선의 안전수용조차 제대로 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 따라서 현 상태에서는 무엇보다도 계획시설이 미 완료된 항에 대한 투자를 집중, 어항의 계획 완료률과 계류시설 충족률을 높이는 것이 시급한 과제라고 할 수 있다.

장기적으로는 최근 어항의 새로운 수요에 대응한 다기능 종합어항개발을 본격적으로 추진해 나가야 한다. 이를 위해서는

기존 지정어항은 물론 신규로 지정하여 개발에 착수중인 어항을 포함하여 장기적인 관점에서의 마스터플랜(Master plan)을 수립하고 이에 따라 개발해 나갈 필요가 있다. 이때 한가지 중요한 사항은 이러한 개발계획을 동시에, 정부가 모두 수행할 필요가 없다는 것이다. 즉 예산상의 제약 등으로 모든 시설을 동시에 개발해 나갈 수 없을 경우, 우선은 기본시설을 중심으로 개발해 나가는 것이 바람직하다.

장기적인 어항개발방안으로서 두번째로 들 수 있는 것이 기 개발어항(계획 완료항)에 대한 정비사업이다. 지금까지 우리나라 어항개발정책은 어항시설, 그 중에서도 방파제, 물양장과 같은 기본시설 확충이 중심을 이루어져 왔고, 시설 후 장기간의 경과로 현지여건과 부합되지 않아 지금에 와서는 각종 기능시설의 보완이나 관광과 관련한 부대시설을 설치하려고 해도 이것이 여의치 못한 경우가 많다. 그러나 앞서도 이미 언급한 바 있듯이 금후 어항에 대한 다양한 수요는 크게 증가할 전망이다. 따라서 향후 이에 대한 정책을 강화해 나가되 그 구체적인 방안으로서 정부(중앙정부 및 지방정부)에서는 실제로 이를 이용할 실수요자들로부터 신청 및 계획서를 받고 이를 검토한 후 타당성이 있다고 인정되는 지역에 정비에 필요한 각종 지원, 예를 들어 배후지 부지조성 및 이의 이용을 위한 제도적 행정적 지원을 해나가야 할 것이다. 반면 실수요자들은 정부에 제출·확정된 계획내용의 범위 내에서 각종 시설을 설치하고 이용토록 하는 것이 바람직

하다.

세번째는 어항내 작업환경의 개선이다. 어촌지역은 다른 어떤 지역보다도 생산 및 생활환경이 열악하고 현재도 급속한 속도로 어업인구가 감소하고 있고, 노령화, 부녀자화 현상이 심화되고 있는데 이러한 추세는 앞으로도 계속될 것으로 전망되고 있다. 따라서 어촌지역에 있어 중요한 생산장소인 어항을 개발함에 있어서도 앞으로 이러한 변화에 대한 고려가 필요하다. 이를 위해서는 우선 어항내 작업환경의 현황이나 부녀자, 고령자 노동 등에 대한 기초적인 조사가 필요하다. 또한 이들의 취로조건에 맞는 시설정비방안에 대한 연구를 통해 작업환경을 개선하고 생선식품을 취급하는 장소로서 위생적인 어항시설 및 폐수처리시설의 개발에 대해서도 연구가 필요하다. 그러나 이러한 어항의 작업환경 개선은 노령자 및 부녀자에게만 필요한 것이 아니고 청장년들에게도 어촌지역에 정착할 의욕을 고취시켜 줄 것으로 기대되고 있어 금후 어항개발에 있어 중요하게 고려해야 할 사항으로 생각된다.

네번째는 어항의 효율적 운영시스템의 개발이다. 어항내 작업의 효율화 및 생력화는 새로운 어항의 시설과 같은 효과를 가져올 만큼 중요한 의미를 가지고 있으나 현재 이를 위한 연구개발이 거의 이루어지지 않고 있어 조속한 연구가 요구되고 있다. 어항내 작업의 효율화 및 생력화를 위해서는 어항의 효율적 운영시스템의 개발과 함께 항내 작업의 기계화가 필요한데 이러한 조치는 물류비용을 절감시켜 궁극적으로 경쟁력 강화에

크게 기여할 것이다. 따라서 앞으로 이러한 기능을 담당할 수 있는 전문기관을 육성하여 이들 분야에 대한 연구를 강화해 나가야 한다.

### 3. 항종별 어항개발방안

어항을 개발함에 있어 어항을 이용하는 어선세력이 항의 규모와 종류를 결정하는데 중요한 요소이기는 하나 해양수산부에서 관할하는 어항에 대해서는 어선세력 위주가 아닌 항종별 특성을 고려한 개발계획을 수립하여야 할 것으로 판단된다. 지금까지 항종별 이용실태를 분석해 보면 육지에 접해있는 국가어항의 경우 위판기능에, 도서어항은 대피기능에 중점을 두고 개발계획을 수립해 왔으며, 지방어항은 현지어선의 휴게와 출어준비기능 위주로 개발계획을 수립하였으나, 지방어항의 경우 독자적인 어항계획에 의해 다기능 어항개발을 추진하였고 이 결과 육지 국가어항의 세력권으로 설정된 소규모 어항이 지방어항으로 승격되면서 독자적인 시설계획을 수립함으로써 중복투자가 발생하고 있다. 도서 국가어항의 경우 인근 해역에서 조업하는 어선들을 수용하는 것으로 하여 시설규모를 산정하였으나 기상예보의 발달과 선박의 동력 발달 등으로 대부분 선적지로 대피를 함으로써 외래어선 이용세력이 감소하여 일부에서는 유희시설이 발생되고 있는 실정이다.

따라서 향후 어항개발은 국가어항도 광역적인 계획에 의해 해당항의 기능을 설정하고, 지방어항의 경우 현지어선의

출어 및 휴게기능 위주로 개발하도록 하여야 하며, 위판과 대피는 인근의 육지 및 도서 국가어항을 이용하도록 하는 것이 바람직한 것으로 판단된다. 그리고 도서 국가어항의 경우 대피기능이 축소되고는 있으나 섬을 찾는 관광객의 수가 날로 증가하고 있으므로 이들 관광객을 수용할 수 있는 시설을 설치하되, 어업인과 관광객 이용시설이 서로 상충되지 않도록 하는 정비계획이 필요한 시점이라고 판단된다.

### 4. 해역별 어항개발 방안

동해안의 어항 대부분은 해수욕장 인근에 위치하거나 관광지 인근에 있어 관광객 유입이 많은 곳으로 대부분 어항이 거점어항 중심의 통합 운영보다는 분리개발을 원하고 있다. 그러나 동해안은 심해파랑의 영향이 해안까지 직접 영향을 미치므로 파랑 차폐를 위한 외곽시설 투자비가 많이 소요되며, 표사이동에 의한 항내 매몰 등의 문제가 있다. 따라서 동해안에는 각 항구별로 평상시 휴게부두로 이용이 가능한 접안시설과 관광객 편의제공을 위한 부지는 조성하되, 기상악화시 및 수산물 위판과 보급시에는 지역중심어항을 개발하여 이용하는 계획안을 수립하는 것이 바람직하다.

남해안은 청정해역과 아름다운 해안을 지니고 있어 양식어업(가두리, 해조류) 유어선 어업이 발달된 곳이나 양식업에 따른 수질의 악화가 가속화되고 수도권과 연계성도 불량하여 관광객 이용에 불편이 있으나, 해양레저시설을 설치하기

에 좋은 자연조건을 가지고 있기에 이를 계획에 적극 반영하며, 수질악화 개선을 위해서는 해수순환방파제나 부(浮)방파제의 도입을 추진하며, 양식장은 관리체제를 구축하여 유지관리를 철저히 함으로써 수질개선을 유도하는 것이 바람직하다.

서해안은 조차가 크고 간사지가 발달되어 양식어업(패류)이 발달되었으나 연약지반이 많아 접안시설 건설비의 비중이 크며, 물양장 마루가 높아 어항이용에 불편이 많다. 따라서 서해안에는 부잔교나 경사식 물양장의 설치가 요구되며 서해안 고속도로 개통과 더불어 늘어나는 관광객을 고려한 친수공간 조성 및 주차장 등의 기반시설 확충이 필요하다.

## 5. 환경을 배려한 어항개발방안

과거와는 달리 지금부터의 어항개발은 단순한 어업 근거지로서의 기능 위주에서 탈피하여 인간과 자연이 공생하는 풍부한 연안역 조성과 쾌적하고 특색이 있는 어항을 개발하여 어업인의 소득증대 및 삶의 질 향상을 도모하고 도시민들에게는 편안한 휴식처와 체험공간을 제공하여 어촌과 도시가 교류되는 기능을 유지하는 개발계획을 수립하여야 하는 시점에 와 있다.

이러한 개발개념을 단순한 어항개발이라는 명제보다는 수산자원 배양이라는 목적과 환경개선이라는 측면이 같이 고려되어야 하므로 관련기관이 모두 공동 대처하여야만 이를 수 있는 문제라고 사료된다. 현재와 같이 과도한 어획노력의 투하

및 불법어업으로 인해 어업자원이 계속 감소하고 있는 상황 하에서 우리 국민에게 양질의 수산물을 안정적으로 공급하기 위해서는 자원관리형 어업체제로 나아가야 하며 금후 어항에 있어서도 이러한 정책방향에 대응한 개발 및 정비가 요구되고 있다.

이를 위해서는 첫째, 기르는 어업의 지원을 위해 연안어장, 종묘생산 및 육성시설 등의 정비와 이와 연계된 어항개발 정비가 필요하며, 둘째, 자원관리형 어업의 추진을 위한 정보시스템의 구축 및 소비자에 대한 정보제공 등 수산관계 정보 발신기지로써 어항을 개발·정비할 필요가 있다.

또한 앞으로의 어업자원 감소에 대비하여 자원관리형 어업의 추진이 무엇보다도 중요한데 어항의 개발에 있어서도 이러한 점을 충분히 고려하여야 할 것이다. 이것은 연근해 어장의 효율적인 이용을 위한 자원관리형 어업의 추진에 있어서 그 기술개발의 핵심이 되는 시설에 대응하여 어항도 정비해 나가야 한다는 것으로 이를 위해서는 다음과 같은 것들이 중요한 정책과제가 된다.

- 어항을 양식어장 체제로의 전환
  - 외곽방파제, 중간방파제, 해조류 생육 환경제공, 가두리 시설 등
- 양식어업 연구센터로서의 어항
  - 각종 수산물 양식연구단지 입주지원, 기자재 및 자원관리형 어업지원기지
- 해양환경 보전을 염두에 둔 어항
  - 해수교환시설, 어항 청소, 관리시

설의 정비 오염원 원천 차단

어항에서의 환경보전은 수산생물에 대해 양호한 서식·산란환경을 제공할 뿐 아니라 일반 국민들에 대해서는 쾌적한 휴식·휴양공간의 제공을 가능하게 한다.

그런데 어항시설은 대개 해수의 유동을 억제함으로써 같은 오염물질을 배출하더라도 시설 이전에 비해 오염정도를 가중시키는 결과를 가져올 수 있다. 따라서 금후 이러한 문제를 고려한 구조를 갖추어 나가야 할 것으로 예를 들면, 유통시설, 가공공장은 물론 어항에 입지 할 각종 기능시설에 폐수정화시설을 갖추도록 한다든가 외곽시설에 있어 해수유통이 가능하도록 설계한다든가 하는 것이 그것이다. 어장에서 생산된 수산물은 어항을 통해 양륙되고, 어획물의 선도 유지로 부가가치 제고를 위해서는 어항 내에 유통·가공시설을 갖추어 나가야 할 것이다. 이때 대규모 어항의 경우 어선이 접안은 물론 신속한 양륙이 가능하도록 흡입 펌프, 컨베이어 벨트 등 하역 보조장비를 보강하고, 소규모 어항에 대해서는 당해 어장어간에 적합한 시설로서 원치나 도르래 등의 하역 보조시설을 갖추도록 하는 것이 바람직하다.

또한 소비자 기호에 부응한 새로운 해양식품개발 시설의 확충이 필요하고 원료, 제품의 저장 및 출하시스템을 개발, 가공원료의 확보 등을 위한 수산물 수입 전용시설의 정비 또한 중요한 사항이다. 한편 최근 수요가 급증하고 있는 활어유통센터를 확충할 필요가 있다.

환경문제에 대한 국민들의 관심이 높아

지고 있는 가운데 양호한 자연환경을 갖춘 어항지역이 장래에도 계속 풍요로움을 유지하기 위해서는 어항어촌의 정비에 있어서도 적극적인 환경보전이 필요하다.

이를 위해서는 첫째, 어항정비에 있어 각종 어패류의 서식환경 조성에 보다 많은 관심을 가져야 하고 둘째, 생활 환경 개선과 생산성 높은 어장을 유지하기 위하여 공동배수시설, 어업폐기물 처리시설, 정화시설을 정비하는 등 자연환경과 조화를 이루는 어항어촌을 건설해야 하며 셋째, 사질 해안의 어항개발에 있어서는 주변 지역에 대한 영향을 더욱 고려할 필요가 있다.

6. 어항기능 활성화 방안

어항기능이 활성화되기 위해서는 첫째 다기능 종합어항으로의 정비를 추진해야 한다. 우리나라 지정어항의 계획 완료율이 저조하고, 기능시설 설치율이 낮아 어선의 안전수용 및 어획물 양륙 등 기본적인 어업 지원기능 수행이 어려운 실정이다. 따라서 어항기능이 활성화되기 위해서는 어항의 계획 완료률을 높이고 육상 기능시설의 설치율도 병행하여 높여나가야 한다. 그리고 국가어항의 계획 완료율이 약 62% 수준이라고 하나 이것은 방파제, 물양장, 선착장 등 기본시설 위주의 계획상 완료이고, 진정한 의미에서의 어항다운 어항이라고는 볼 수 없다. 그러므로 계획상 완료항에 대한 단면보강, 구조물의 재배치 등 일체 정비는 물론 현재 공사가 진행 중인 미 완료항에 대해서도

시대적 요구에 부응하는 다양한 기능을 갖춘 종합어항으로의 정비를 조속히 추진해야 한다.

둘째, 어항투자의 효율성을 제고시켜야 한다. 다기능 종합어항개발에는 막대한 예산이 소요되기 때문에 사실상 정부의 노력만으로는 어려운 점이 많다. 따라서 지방자치단체와 수협, 일반기업과 같은 민간의 적극적인 참여가 절실하다고 할 수 있다. 그러나 어항은 불특정 다수가 이용하는 수산분야의 사회간접자본이기 때문에 기본적으로는 정부의 투자가 대폭적으로 확대되어야 한다. 우리 정부의 재정여건상 일본과 같이 매년 수산예산의 50% 수준을 유지할 수는 없다고 하더라도 현행 수산예산의 20% 수준에서 최소한 50% 수준까지는 끌어올려야만 우리가 원하는 다기능 종합어항개발이 가능할 것으로 판단된다. 그리고 나서 기능 및 기타시설 중 수익성이 있거나 사업성이 있는 시설에 대해서는 지방자치단체와 수협, 일반기업 등과 같은 민간의 참여를 유도해 투자부족을 해소해 나가야 한다.

셋째, 주변관광지와 연계한 어항관광상품의 개발 및 기능시설을 다양화해야 한다. 최근 국민생활수준의 향상과 급속한 차량보급의 증가, 주5일 근무제 실시 확대 등으로 국민의 여가시간이 늘어남에 따라 해양관광 레저 수요가 크게 증가하고는 있으나 관광패턴에 있어서는 해수욕, 바다 낚시, 해양유람, 횡집 방문, 수산물 구입 등과 같이 단순화되어 있어 여름휴가철 한 때를 제외하고는 어항어촌을 찾는 관광객의 수가 급격히 줄어들어 어

항기능이 미흡한 실정이다. 따라서 어항으로 많은 관광객을 유치함으로써 어항기능을 활성화하기 위해서는 주변의 문화유적지 등과 연계한 어항관광이 되어야 하고, 만약 주변의 관광여건이 여의치 않을 경우에는 ‘체험어장’과 같은 수산업적인 특성을 살린 관광상품을 개발하는 등의 인위적인 노력이 뒤따라야 한다. 더불어 어항에는 횡집, 수산물직매장 등과 같은 기본적인 기능시설 외에 요트·모터보트·스킨스쿠버 등과 같은 해양레저 및 스포츠시설, 호텔·콘도 등과 같은 휴양숙박시설, 놀이공원·피크닉장소·수중전망대 등과 같은 위락시설, 컨벤션센터·해양박물관·해양문화회관 등의 교육문화시설과 같은 다양한 기능시설을 조성하여 어항을 방문하는 관광객들에게 충분한 볼거리와 먹거리 및 쉴 곳을 제공하여 어항에서 장기 체류할 수 있도록 함으로써 어촌 지역 경제 및 어항인 소득증대에 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

넷째, 어항으로의 물리적 접근성을 개선해야 한다. 어항기능이 활성화되기 위해서는 관광객이나 방문객들이 어항으로 쉽게 접근할 수 있는 여건을 조성해 주는 것이 중요하다. 어항은 해안에 위치하기 때문에 전반적으로 철도, 고속도로 및 주요 국도와의 연계성이 부족하고, 또한 대부분 진입도로나 주차장 등 기반시설이 미흡하여 접근이 용이하지 못한 단점이 있다. 따라서 관광객들이 보다 쉽게 어항을 찾을 수 있도록 하기 위해서는 철도청과 연계하여 최근 각광받고 있는 관광열차상품을 개발하거나 고속도로 및 주요 국도와의 연계도로 개설 등 교통여건을



개선하고, 해안도로와 진입도로 및 주차 시설을 확충하여 외래 방문객들이 쉽게 어항을 이용할 수 있도록 할 필요가 있다. 그러나 이 문제는 주무부서인 해양수산부만의 노력으로는 현실적으로 어려운 점이 있으므로 건설교통부, 철도청 및 지방자치단체 등과의 유기적인 협조체제가 요구된다고 할 수 있다.

다섯째, 깨끗하고 쾌적한 어항환경을 조성해야 한다. 우리나라는 생활오폐수에 의한 어항 및 해양의 오염실태가 심각한 실정이다. 따라서 다기능 종합어항 개발 사업이 원만히 추진되기 위해서는 먼저 쾌적한 어항환경을 조성하는 것이 중요하다. 어항 배후부지에 아무리 많고 다양한 기능시설을 갖추어 놓았다 하더라도 기본적으로 항 내가 오염되어 있다면 그 시설들은 결국 외면당하고 말 것이다. 누구라도 고약한 냄새가 나거나 수질오염이 심한 어항에는 오고 싶지 않을 것이기 때문이다. 우리나라의 해양오염은 육상에서 유입되는 생활오폐수에 의한 오염이 전체의 70% 이상을 차지하고 있으므로 어항 내에 하수종말처리장과 같은 오염방지시설의 설치를 확대하여 해양오염원을 차단함과 동시에 항내 준설 및 수중침적폐기물수거사업 등과 같은 정화사업을 확대 추진함은 물론 '바다 살리기 환경캠페인' 등과 홍보활동을 지속적으로 추진하여 쾌적한 바다환경을 조성하는 사업도 다기능 종합어항 개발사업과 병행해 나가야 한다.

여섯째, 어항에 대한 홍보를 강화해야 한다. 21세기는 마케팅시대라 해도 과언이 아니다. 아무리 좋은 상품을 개발해

도 광고 없이는 그 상품을 제대로 판매할 수 없듯이 어항기능 활성화를 위해서는 어항에 대한 홍보가 매우 중요하다. 현재도 많은 사람들이 어항이라고 하면 어선의 안전수용을 위한 물적 시설물로서 방파제, 선착장, 물양장 등을 연상하고, 어항개발은 이들 시설물을 확충하는 것으로 인식하고 있다. 그러나 어항은 수산업기저로서의 역할뿐만 아니라 국민휴양·관광·레저·교류공간으로 그 기능과 역할이 변화하고 있음을 신문이나 방송, TV 등 매스미디어를 통해 대대적인 홍보를 강화할 필요가 있다. 그리고 각 지역의 풍어제, 포항과메기축제, 영광굴비아가씨선발대회, 바다글짓기나 사생대회, 어항사진콘테스트 등과 같은 이벤트를 행사를 발굴하는 한편, 어항어촌의 숙박시설이나 횃집주소 등을 수록한 안내책자의 발간 배포 등 대 국민 홍보를 강화해 어항에 대한 일반적 인식을 제고할 필요가 있다.

## 7. 효율적 어항개발을 위한 제도 개선 방안

앞으로 어항개발사업이 효율적으로 이루어지기 위해서는 다음과 같은 제도적인 개선이 요구되고 있다.

첫째, 어항지정기준은 양륙량을 포함하여 다양화하고, 이용어선기준은 현실에 맞게 조정하여 어항지정을 보다 합리적이고 엄격히 적용할 필요가 있다.

둘째, 어항정비사업은 어항관리 및 이용과도 밀접한 관계가 있으므로 효율적인 어항정비를 위해서는 어항개발이 완료된

시점에서 5년이 경과한 어항에 대하여 제도적으로 어항정비를 추진할 수 있도록 해야한다.

셋째, 어항개발을 위한 민자유치를 활성화하기 위하여 항만법과 동일한 규정 즉 '어항시설관리권을 물권으로 보며 민법중 부동산에 관한 규정을 준용한다. 그리고 저당권이 설정된 항만시설관리권은 그 저당권자의 동의가 없으면 이를 처분할 수 없다'는 저당권 설정의 특례규정을 어항법에 신설할 필요가 있다.

넷째, 현행 어항의 개발범위는 어항의 육역에 한정되어 있고, 어항의 배후도시 개발 및 자연재해로부터 어장을 보호할 수 있는 외곽시설은 어항법에 의한 개발 대상에서 제외되어 있어 어항·어촌·어장을 하나로 묶는 패키지 개발이 되지 못하고 있다. 따라서 이러한 문제점을 해결하기 위해서는 가칭 "어항어촌어장 개발 및 정비에 관한 법률"을 제정하여 어항·어촌·어장개발이 통합적, 체계적으로 추진될 수 있도록 해야 한다.

다섯째, 공공시설물인 어항을 특정 단체 또는 지역에서 배타 독점적으로 이용하는 것을 방지하기 위해서 어항개발시 당해 어항을 이용하는 공간적 범위를 제도적으로 규정할 필요가 있다.

여섯째, 레저용 선박 관련시설의 어항 이용과 관련하여 지역 어업인과의 마찰을 사전에 방지하기 위해서는 어항개발 또는 정비시 수산업적 어항구역과는 별도의 '관광어항구역'을 설정할 수 있도록 해야 한다.

일곱째, 어항을 찾는 내방객 또는 관광객이 증대하고 있으나 휴식장소가 부족하

고 주차장과 화장실 등의 편의시설이 미비하여 어항이용에 불편이 많으므로 어항의 휴식, 주차, 화장실, 공원 등의 편의시설을 어항사업보조 대상시설로 하여 국가에서 투자 개발할 수 있도록 한다.

여덟째, 어선별 선적항을 정확하게 기입하고 있지 않아 어항별 이용어선의 동태 및 변화추이, 어선의 이용어항 범위 등을 파악할 수 없어 어항에 관한 연구 및 효율적인 어항개발을 저해하고 있으므로 어선등록시 선적항명을 정확하게 기입하도록 하고 동시에 어선등록의 선적항명을 기초로 한 어항대장에 어선명을 기입한 명부를 비치하도록 해야 한다.

끝으로 각종 쓰레기 투기, 방치폐선, 폐유수거시설 부족에 따른 어항환경의 오염이 가중되고 있어 어항관리에 어려움을 겪고 있으므로 어항내 질서유지와 쓰레기 투기행위 단속 및 수거 등을 위한 공익근무요원이나 청원경찰 등 관리요원을 배치하여 일부 어항관리를 할 수 있도록 제도를 마련한다.㉔