

국제항만 친수공간의 개발유형 설정과 정책방향 - 광양항을 중심으로 -

The Waterfront Development Type and its Policy Direction of International Gwangyang Port, Korea

정봉현*

목 차

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| I. 서론 | IV. 광양항만 친수공간의 개발유형설정과 정책방향 |
| II. 항만친수공간의 기본이론 | V. 결론 |
| III. 항만친수공간의 개발사례와 문제점
검토 | |

Key Words: Waterfront Development Type, Port Waterfront Development Policy, International Hub-port, Gwangyang Port

Abstract

This paper deals with the waterfront development in Gwangyang Port (GP), Korea. This study aims to identify the waterfront development type and suggest its policy direction of international GP, Korea. It consists of three main sections: basic theory of port waterfront development, analysis of the experiences in port waterfront development, and the type and its policy directions of waterfront development in GP. This research is mainly based on a review of current reports / papers, an analysis of secondary data and a consultation with related experts.

Port waterfront is an important area for increasing Gwangyang's attractiveness and strengthening its competitiveness. Considering port function in urban area, Gwangyang should thus implement the comprehensive plan for the port waterfront.

▷ 논문접수: 2008.1.14 ▷ 심사완료: 2008.8.1 ▷ 게재확정: 2008.9.22

* 전남대학교 경제학부 지역개발학전공 교수, bhjeong@chonnam.ac.kr, Tel: 011-647-7367

I. 서 론

항만은 기본적으로 화물수송의 결절지점이나, 최근에는 항만의 종합유통·물류거점 기능친환경성을 강조하고 있다. 선진 외국은 물론 한국에서도 환경친화적인 항만친수공간을 조성하는 항만개발의 추세가 강조되고 있다. 오늘날 항만은 물류·정보·산업·관광 및 문화 등 다기능이 고도로 발휘되는 복합적인 도시·물류공간이다. 항만친수공간은 항만지역에서 친수행위가 일어나는 물리적 공간과 그 기반시설을 의미한다. 항만도시와 항만 친수공간(waterfront)은 매립에 의한 신도시공간의 창조, 친수공간으로 시민휴식공간, 및 부도심으로서 정보산업·물류·주거·상업지역 등에 이르는 복합기능을 가진다. 이 지역은 경제·문화·환경적인 자원이며 다양한 측면에서 매력적인 도시공간이다.

선진외국의 주요항만들은 개발특성에 따라 다양한 유형의 항만친수공간을 조성하여 시민생활의 향상, 도시경쟁력 강화 및 항만·도시의 상호성장에 기여하였다. 예를 들면, 싱가포르의 동해안지구, 호주 시드니의 Darling Harbour, 일본의 Minato Mirai 21와 Port Island, 영국 런던의 Docklands, 독일의 Hamburg, 뉴욕의 South Street Seaport, 샌드애고의 Embarcadero District 등에서는 항만도시에 친수공간을 적극적으로 개발하였다. 한국항만의 친수공간의 개발을 살펴보면, 항만시설 규모, 항만공간의 구성, 항만시설유형의 균형성, 항만공간의 폐쇄성, 친수공간시설의 부족 등 다양한 문제가 드러나 있다. 이것은 항만친수공간이 도시의 중요 기반시설 및 휴양·문화단지로 정착되지 못한데 기인한다. 따라서 항만친수공간은 시민생활의 질을 향상시키고, 항만을 도시의 휴식·관광·문화·여가공간으로 기능하도록 개발되는 것이 매우 중요하다.

전술한 배경 하에, 연구의 목적은 항만친수공간의 기본이론과 개발실태의 실질적 분석을 토대로 광양항에 항만친수공간을 조성하기 위한 개발유형과 정책방향을 계획·제도적인 시각에서 강구하는 것이다. 주요 연구내용은 항만친수공간의 기본이론, 항만친수공간의 개발사례와 문제점, 광양항만 친수공간의 개발유형 설정과 정책방향 등으로 구성되어 있다. 논문의 연구방법으로는 관련문헌의 이론적 고찰, 기존 통계자료의 분석, 연구보고서의 검토·해석과 전문가 의견교환 등이 사용되었다.

II. 항만친수공간의 기본이론

1. 항만친수공간의 개념, 개발환경과 배경

1) 항만친수공간의 개념

친수공간(waterfront)은 수제선을 사이에 두고 육역과 수역의 상이한 조건을 연계시키는

제3의 공간지역이다. 이곳은 임해부를 재개발하여 지역의 환경·생활수준을 개선하는 공간·산업·문화구조의 구축장소이다. 친수공간은 녹지 및 생산·생활기능을 포함하는 공유의 장소가 되고 있다. 여기에서는 공업·유통·어업 등의 생산행위 및 개발·보전을 위한 상업·업무·주거·여가 등의 생활행위가 발생한다. 친수공간의 범위는 지역 및 국가별로 상이하며, 각국 법률로 규정하고 있다. 미국은 연안역 관리법(Coastal Zone Management Act), 일본은 해안법, 한국은 연안관리법으로 친수공간의 범위를 한정한다.

항만친수공간은 광의로 항만지역에서 인간·바다가 공유하는 친수 산업적·친주민적·친해양환경적 공간이며, 관련 행위와 기회 등을 포함한다. 협의로는 항만지역에서 친수행위가 일어나는 물리적 공간과 그 기반시설을 항만친수공간이라고 한다. 본 논문에서는 협의로 해석하여 항만친수공간은 해안선을 사이에 두고 항만친수시설이 육역·수역을 포함하는 항만지역에 분포되어 있는 지역적 공간으로 정의한다.

<표 1> 친수공간의 공간적 범위

국가	관계법	공간적 범위
미국	연안역 관리법	◆ 수역측: 수제선 - 해역 ◆ 육역측: 수제선 30m - 8km 구간 간선도로 등 시설
일본	해안법	◆ 해안 보전구역; 친수공간 간주, ◆ 수제선 - 육역, 해역 모두 50m로 한정
한국	연안 관리법	◆ 연안역 - 12해리(22km), 육역 - 500m ◆ 항만법상 지정항만, 어항법상 제1·3종어항, 관계법령에 의한 산업단지 - 1km

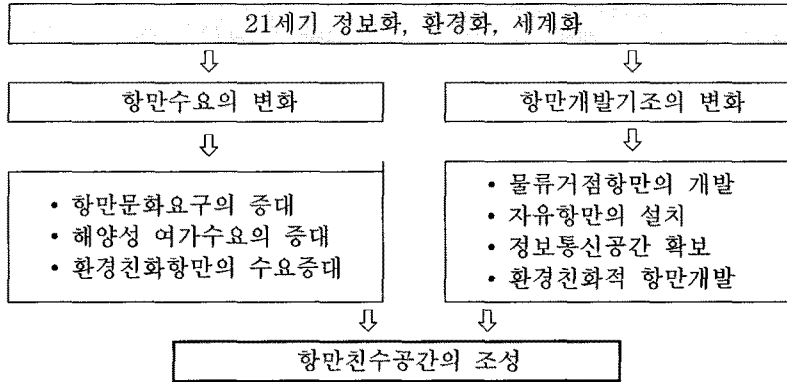
자료 : 미국-연안관리법; 일본-해안법; 한국-연안관리법

2) 항만친수공간의 개발환경

21세기 항만개발환경은 항만수요 및 항만개발특성 분야에서 변화하고 있다.¹⁾ 최근의 항만은 화물수송의 결절지 기능보다는 물류거점항만과 종합화물 유통체제를 강조하고 있다. 항만개발을 보면 선진국에서 환경친화적인 개발과 항만친수공간의 조성이 주요 추세가 되어 있다. 항만은 물류, 정보, 산업 및 생활 등 다양한 복합기능이 고도로 발휘되는 복합공간으로 변모되어 있다. 특히 친수공간수요의 증대는 항만지역에서 해양여가수요, 항만문화요구 및 환경친화적 항만수요 등의 증대를 요구한다. 이러한 변화는 유통거점항만의 개발, 자유무역지대의 설치, 정보통신공간의 확보, 환경친화적 항만개발 및 항만친수공간의 조성 등의 특성을 드러내고 있다.

1) 윤상호·정봉현, 2000, 21세기 항만친수공간의 개발기술과 정책과제: 시론적 접근, 한국항만경제학회지 제16집, 한국항만경제학회, 2000, pp. 359-375.

<그림 1> 21세기 항만개발환경의 동향과 변화



3) 항만친수공간의 개발배경

오늘날 도시항만의 친수공간에는 매립에 의한 신도시공간의 창조, 친수성 시민휴식의 공간, 부도심의 정보산업·주거·상업지역 등 다양한 기능이 존재한다. 이 지역은 항만도시의 경제·문화·환경적 시설자원이며 다양한 도시매력의 공간이다. 또한 도시공간의 최후의 개척지 혹은 도시문제의 해결 가능지역으로 간주되고 있다. 그래서 도시의 욕구를 실현하는 신공간으로 친수지역에 많은 관심을 기울인다. 따라서 항만친수공간은 정보화사회의 급진전, 해운산업의 변화, 항만 수변지역에 대한 인식변화, 항만도시문제의 해결과 사회간접자본시설의 확충의 배경 하에 더욱 개발추세가 증가하고 있다.2)

<표 2> 항만친수공간의 개발배경

배경요인	요인별 세부내용
정보화사회의 급진전	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 정보산업 공간수요의 증대 → 수변지역 개발과 텔레포트 등장 ◆ 텔레포트 시설 → 항만지역 재개발의 중심시설로 등장
해운교통산업의 변화	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 선박대형화와 대형항만시설 → 부두전면부 확장, 항만시설 확충 ◆ 항만수변지역 → 복합용도 개발, 항만도시 성장지역용 재개발
항만수변지역의 인식변화	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 가치변화 → 자연의 환경적 가치에 대한 인식의 변화 ◆ 항만연안지역 → 시민휴식·여가용 친수공간조성 인식의 확산
정책관심과 사회적 배경	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 항만재개발 → 인천·부산 등 항만친수공간개발 정책관심의 증대 ◆ 사회적 배경 → 도심용지 부족과 서해안개발 등 수변개발 관심

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

2. 항만친수공간의 개발 위치 및 시설유형

1) 항만친수공간의 개발위치와 시설유형

항만친수공간은 친수활동이 기능을 발휘하는 항만, 항만시설 내부 혹은 항만 인접지역에 있는 공간영역이다. 이곳은 해변의 항만지역에 존재하는 자연적, 인공적 친수공간의 범주에 들고 있다. 그래서 항만친수공간은 구조적인 계획차원에서 항만개발계획, 관광개발계획 및 도시기본계획과 연관되어 있다. 항만친수공간의 물리적 영역은 항만지구, 매립지구, 및 공유수면지구가 해당되며, 상업, 관광, 위락, 교통, 여가 및 수산업 등의 발전기능과 연계되어 있다.

<표 3> 항만친수공간개발의 구조적 위치

구 분	계획차원	권역차원	기능차원
연 안 역	■ 국토계획	■ 국토·지방	■ 거시적 기능배치
친수공간	■ 도시계획	■ 지방·도시지구	■ 주거, 업무, 관광 ■ 업무, 교통
항만친수공간	■ 항만개발계획 ■ 관광개발계획 ■ 도시기본계획	■ 항만지구 ■ 매립지구 ■ 공유수면지구	■ 상업, 관광, 위락 ■ 교통, 여가, 수산업 등

자료 : 이한석·도근영(2000)

항만친수공간의 개발은 항만에 인접한 수변공간을 도시환경으로 인식하여 도시경제, 복지 및 도시생활을 상쾌하고 풍요로운 장소로 조성하는 것이다. 친수공간은 도시의 공공사업으로 거시적 관점에서 친수공간개발계획의 수립과 집행이 요구된다. 이러한 관점에서 항만친수공간이 성공·효율적으로 개발되기 위해서는 도시계획의 차원에서 시설유형을 검토할 필요가 있다. 이것은 항만친수공간의 개발에서 세부적인 토지이용 규모의 산정과 시설배치에 토대가 되기 때문이다. 친수공간의 개발용도와 유형은 도시환경과 특성에 따라 다양하나, 통상 친수위락공간, 친수상업공간, 친수 주거공간, 친수 문화공간 및 친수 교통공간으로 구분한다.³⁾

2) 기능별 항만친수공간 개발의 시설유형

항만친수공간의 개발은 항만기능이 존속, 변화, 소멸 및 창출되느냐에 따라서 방향과 시설유형이 달라진다. 항만기능의 존치도시를 보면, 항만친수공간은 그 기능과 조화를 이루면서 개발될 필요가 있다. 항만기능 쇠퇴도시의 경우에는 활용 가능한 영역에서 항만기능을 제고하고, 그 외 부문에서는 도시기능으로 전환시키거나 친수연관시설로 변경하는 것

3) 해양수산부, 친수성 항만공간개발 실시계획 검토 및 기본구상, 1998, pp. 202-206.

이 필요하다. 항만기능의 소멸도시에서는 항만기능을 외부로 이전하고 기존의 항만부지에 대규모 도시개발 사업을 시작한다. 항만기능의 조성도시에서 항만친수공간은 접근성의 증대, 항만시설의 이미지 제고 및 환경 오염원의 격리 등을 목적으로 개발한다.

<표 4> 기능별 항만친수공간개발의 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
쇠퇴	중규모	광장, 해양공원, 식당, 쇼핑몰, 호텔, 은행 업무지구, 유적지 등	마산, 포항, 목포 등 중규모 이상 항만	동경임해부, 프 마르세이유
소멸	대규모	해수욕장, 체육시설, 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

자료 : 해양수산부(1998); 해양수산부(2001)

3. 항만친수공간의 문헌적 고찰

정봉현·윤상호(2000)은 시론적인 시각에서 21세기 항만친수공간의 개발기술과 정책과제에 대한 연구를 수행하였다. 이 연구에서는 광양항을 중심으로 항만친수공간에 대한 개발기술을 확인하고 장기적인 정책과제에 대하여 언급하였다. 신동규(2003)는 부산항 재래부두의 워터프론트 활용방안을 학술적으로 연구하여 재래부두의 토지이용·건축계획을 수립하고, 워터프론트 개발방향을 강구하였다. 김정수·신계선(2007)은 신항 항만배후단지 워터프론트의 합리적 개발방안에 대하여 연구하였다. 이 연구는 부산 신항을 사례로 하여 신항배후단지 개발 및 워터프론트 현황을 분석하고, 워터프론트 개발과정의 문제점에 대한 파악 및 합리적인 개발방안을 제시하였다. 방희석·김승철·방기태(2007)는 광양항 친수공간 테마파크 조성방안에 대한 연구를 진행하였다. 이 연구에서는 국내외 친수공간에 대한 개발현황과 사례분석을 통하여 광양항의 테마파크 개발에 대한 구상을 세부적으로 언급하였다.

이상의 연구들은 사례지역을 중심으로 시설유형과 개발방향에 대한 워터프론트 개발의 부분적 계획을 강조하였다. 문헌고찰의 내용을 토대로, 본 논문에서는 대형항만을 중심으로 항만친수공간을 조성하기 위한 개발유형을 검토하고, 이에 적합한 항만친수공간 개발정책의 방향을 제도적인 입장에서 연구할 필요성이 제기되었다.

<표 5> 항만친수공간 관련논문의 문헌적 고찰

연구자	제목	연구방법	연구결과
정봉현·윤상호 (2000)	항만친수공간의 개발기술과 정책과제	기존 문헌연구	<ul style="list-style-type: none"> • 개발기술의 종류 파악 • 주요 정책과제의 도출
신동규(2003)	부산재래부두의 공공적 활용을 위한 워터프론트 개발방향	문헌연구, 사례연구	<ul style="list-style-type: none"> • 워터프론트 토지이용·건축계획 • 재래부두 워터프론트 개발방향
김정수·신계선 (2007)	신항항만 배후단지 워터프론트의 합리적 개발방안	문헌연구, 사례연구	<ul style="list-style-type: none"> • 신항 워터프론트 문제점 분석 • 합리적 워터프론트 개발방안
방희석·김승철 등 (2008)	광양항 친수공간 테마파크 조성	실태와 사례조사 설문지 조사	<ul style="list-style-type: none"> • 친수공간 테마파크 개발구상 • 개발구상의 정책적 전략 제시

자료 : 각 연구

III. 항만친수공간의 개발사례와 문제점 검토

1. 한국의 항만친수공간 개발계획

국토해양부는 2007년 9월에 노후화되고 경쟁력을 상실한 전국 10개 항만에 친수공간을 개발하는 “항만재개발 기본계획”을 확정하였다.⁴⁾ 이 국가계획은 “항만과 그 주변지역의 개발과 이용에 관한 법률”에 의거하여 수립한 2007-2016년 동안의 사업계획이다. 그 계획의 의미는 도시성장의 장애요인이던 노후 항만을 도심과 연계한 지역주민의 생활공간으로 변모시키는 것이다. 또한 지역여건과 부합되는 항만의 재개발 방향을 설정하여 지역경제 활성화의 거점으로 유도하는 것이다.

대상항만의 총면적은 1,261만 6,000㎡로서 단계별로 총예산은 4조 7천억원 정도 소요될 전망이다. 항만재개발 기본계획은 5년마다 타당성을 검토하여 그 결과를 기본계획에 반영할 것이다. 사업비는 시행자 부담이 원칙이지만, 항만별 사업타당성을 검토하여 필요한 경우 방파제·도로·통신 등 기반시설은 국가가 보조 또는 융자할 구상도 가지고 있다.

4) 김철환, 10개 노후항만 친수공간으로 거듭나, 해양한국 108, 한국해사문제연구소, 2007. 10. pp. 106-109.

<표 6> 전국 항만친수공간 개발계획의 내용

항만명	위치	사업비 (억원)	면적 (만㎡)	도입가능시설	선정사유
인천항	인천시. 중구	9,021	316.1	해양생태공원, 체육, 숙박·판매, 연구·문화시설 등	인천공항 연계한 해양·여가 시설의 개발잠재력
대천항	충남. 보령시	1,744	37.7	숙박, 교육·복지, 문화·집회, 공원, 유원지 등	대천해수욕장 연계, 서해안 최대관광지의 개발잠재력
군산항	전북. 군산시	1,364	47.4	판매·영업, 문화·집회, 주상복합, 업무, 공원 등	화물처리 외항이전 후 항만기능의 상실
목포항	전남. 목포시	365	15.8	근린생활, 판매시설, 전시시설, 공원 등	여항기능 북항이전 및 주변환경의 노후화
제주항	제주. 제주시	3,093	51.8	업무·숙박, 판매·영업, 주상복합, 문화·집회, 여객시설 등	내항 화물부두기능의 외항이전, 여객관광잠재력 보유
평양항	전남 여수(묘도)	3,264	308.6	숙박, 체육, 관광휴게, 판매·영업, 교육·연구, 복지, 문화·집회 등	골프장 등 해양여가시설의 개발잠재력
여수항	전남 여수(신항)	5,669	195.5	EXPO유치시설, 관광·문화, 상업및업무, 체육·레저, 주거시설	2012 EXPO 반영, 항만화물처리실적의 저조
부산항	부산시 중동구	19,597	142.4	상업·업무, 복합도심, IT·영상·전시, 해양문화시설 등	항만시설 노후화, 화물처리기능의 신항이전 가능
포항항	경북. 포항시	772	17.4	주상복합, 업무, 판매·영업, 숙박 시설 등	화물처리기능 영일만항 이전 가능, 구항주변 개발계획과 연계
목호항	강원. 동해시	2,066	128.9	업무, 교육·복지, 판매·영업, 문화·집회, 숙박, 체육시설 등	항만시설 노후화 및 개발잠재력의 의미
합계	10개항만	47,000	1,261.6	-	-

자료 : 해양수산부(2007)

2. 외국 항만친수공간의 개발사례

각국별 항만친수공간의 개발은 국가별 역사·산업적 배경, 지형조건 및 항만기능의 변천에 따라서 다양한 형태를 취한다.⁵⁾ 아시아의 항만친수공간 개발은 싱가포르, 일본의 고베항 및 요코하마항 사례를 검토한다. 이들 항만도시에서는 해안지역을 매립하여 도시생태공간의 확보, 항만지구의 신토지이용 및 도시재생사업의 특성을 가지고 항만친수공간을

5) 김광두, 21세기의 워터프런트, 누리에(출), 1998, pp. 4-5.

개발하였다. 미국의 사례를 보면, 샌디에고항은 종합적인 신규개발 방식으로 친수형도시를 조성하였다. 뉴욕항은 재개발의 형태로 항만기능 쇠퇴지역의 도시정비사업으로 항만친수공간을 개발하였다. 유럽의 경우에 영국의 런던항 및 독일의 함부르크항도 재개발 형태로 도시형 정비사업과 친수형 시설공간 사업을 진행하였다. 따라서 외국항만의 친수공간은 신규개발 또는 재개발방식을 통하여 도시정비·개발사업 또는 생태·친수형 도시시설사업으로 개발되었다.

<표 7> 외국항만 친수공간의 개발사례 분석

항만/형태	사업명	사업내용	성적	특성
싱가폴 신규개발	동해안지구	<ul style="list-style-type: none"> • 면적 : 2,000ha, 기간 : 1966년 착수 • 시설 : 내부 신개발지(주택, 대학, 상업지구), 외부 해안(위락시설지구) 	도심지역 녹지공간의 조성	매립지계획, 해상도시 건설
호주 시드니항 재개발	다링하버 (재개발방식)	<ul style="list-style-type: none"> • 면적 : 54ha, 기간 : 1985-1992, 주체 : NSW정부 • 시설 : 문화위락시설(수족관, 박물관, 국제회의전시장, 상가지역), 사업추진: 민간정부 공동투자방식 	항만기능 쇠퇴신공간의 창조	유희항만 재개발
일본 요코하마항 재개발	미나토 미라이 21 (구조선소 및 철도부지 재개발)	<ul style="list-style-type: none"> • 면적 : 180ha, 주체 : 민간공동회사의 추진 • 시설 : 상업시설, 미술관, 주거지역, 녹지, 기타시설 • 지구 : 업무, 상업, 문화, 국제시설, 위락 및 항만 	항만유희부지의 항만친수지원단지 조성	해안매립지개발 도시항만재생 도시재생정책
일본 고베항 신규개발	포트 아일랜드 (고베만 수면매립의 인공섬)	<ul style="list-style-type: none"> • 면적 : 463ha • 지구 : 국제·근린생활·시가지 서비스·항만지구 구성 • 내용 : 회의장, 국제전시장, 호텔, 체육시설, 해양공원, 물류기지, 주거지역 등 	대수심, 현대항만건설, 해양공원의 개발	해안지역 매립 도시규모 확대
미국 샌디에고항 신규개발	엠바카테로지구 (해양성 친수공간)	<ul style="list-style-type: none"> • 면적 : 15ha, 주체 : 도시공사, 기간 : 1980-1986 • 내용 : 해양박물관, 항만빌리지, 해양공원 • 사업 : 내륙도심지와 친수공간의 종합개발 	도심지와 친수공간의 종합재개발, 친수형 도시	대규모개발 종합재개발 방식
미국 뉴욕항 재개발	뉴욕동강 구역 남가로지역항만	<ul style="list-style-type: none"> • 면적 : 99천㎡, 기간 : 1967-1984 • 내용 : 박물관조성, 전문소매상가, 사무실, 보행자도로 • 주체 : 민간합작회사, 	항만기능 쇠퇴와 도시정비사업	뉴욕시 특별역사보존지구
영국 런던항 재개발	Dock Land (타임즈강 구항지역재개발)	<ul style="list-style-type: none"> • 면적 : 670만평 • 기간 : 1976-1995 • 시설 : 업무시설, 친수형주택, 사무실, 식당레저시설 • 내용 : 산업활성화, 생활환경정비, 신교통수단도입, 역사경관보전 개발 	유희 구항만지구의 역사경관과 도심용지 재개발	도시내부 재개발사업
독일 함부르크 재개발	엘베지역 연관 함부르크	<ul style="list-style-type: none"> • 성격 : 보존과 신규개발수요 대응한 친수공간 개발 • 시설 : 항만의 공업지역, 주거지역 및 휴양지 변모, 도매상가, 상가로, 휴양시설의 입지 	항만기능 변화와 친수공간 요구	항만기능 및 도시변화대응 개발

자료 : 해양수산부(1998a); 조대성(1999); 각 항만사이트 참고

3. 항만친수공간 개발의 문제점

한국에서 항만친수공간 개발의 문제점은 시설·기능, 계획·관리 및 법제도의 측면에서

종합적·세부적으로 파악할 수 있다(표 8). 시설·기능의 측면에서 항만친수공간 개발의 문제점은 항만공간 시설구조의 불균형, 항만연안역 이용의 폐쇄성, 항만·도시기능간 미연계 및 친수공간기술의 전문성 부족 등이 드러나 있다. 항만계획·관리의 측면에서도 화물수요 대응형 항만개발, 중앙정부 주도의 항만개발, 종합항만공간의 형성 미비 및 항만개발 전략과 관리구조의 소홀 등의 문제점이 나타난다. 항만친수공간의 개발은 법·제도적 관점에서도 중앙정부중심의 항만친수공간 계획수립의 권한, 항만이용개발 관련법규의 미흡 및 항만배후단지 관련 친수공간개발규정의 미비 등의 문제점을 포함한다.

<표 8> 항만친수공간 개발의 문제점

측면	주요문제	세부내용
시설·기능	항만공간 시설구조의 불균형	<ul style="list-style-type: none"> ■ 단기적 기본시설위주의 항만공간의 확장 지속 ■ 항만기능시설 부족과 항만시설운영의 비효율성 발생
	항만연안역 이용의 폐쇄성	<ul style="list-style-type: none"> ■ 안보·행정여건상 항만연안역 출입폐쇄와 시민접근곤란 ■ 연안역의 해양공간화 및 친수공간화 계획과 인식의 부족
	항만·도시기능간 미연계	<ul style="list-style-type: none"> ■ 항만시설과 항만도시간 기능분담 설정과 연관성 결여 ■ 항만개발계획과 배후도시계획간의 연계성 부족
	친수공간기술의 전문성 부족	<ul style="list-style-type: none"> ■ 항만친수공간 개발에 대한 전문성 및 전문인력의 부족 ■ 항만친수공간개발 분야 기술개발과 기반자료의 미비
계획·관리	화물수요 대응형 항만개발	<ul style="list-style-type: none"> ■ 장기종합계획 기반의 사전·체계적 항만시설투자 미비 ■ 화물수요 대응형 항만개발, 환경친화적 항만개발의 소홀
	중앙정부 주도 항만개발	<ul style="list-style-type: none"> ■ 중앙정부주도의 항만개발·건설방식의 독점적 지위 ■ 환경친화적 항만개발 부재와 지방자치단체의 참여 제한
	종합항만공간의 형성 미비	<ul style="list-style-type: none"> ■ 기존 항만입지중심의 화물처리 목적의 항만시설개발 ■ 항만개발·정비시 종합적 항만공간인식의 부족
	개발전략과 관리구조의 소홀	<ul style="list-style-type: none"> ■ 항만·도시특성에 적합한 친수공간개발 관리전략의 미비 ■ 관료제 방식의 항만친수공간 개발구조와 자율성 결여
법·제도	중앙정부의 기본계획권한	<ul style="list-style-type: none"> ■ 중앙정부의 계획수립 권한과 해당 지자체와 협의정도 ■ 기본계획에 지역주민 및 지자체의 의견반영 미흡
	항만이용개발 관련법규 미흡	<ul style="list-style-type: none"> ■ 신항만개발사업시 항만친수공간시설 계획의 미비 ■ 민간사업자의 시행시 개발이익환수제도의 결여
	항만배후단지 관련규정 미비	<ul style="list-style-type: none"> ■ 항만배후단지의 항만친수공간 토지이용계획의 미비 ■ 항만배후단지개발계획과 도시시설계획간 연계성 부족

자료 : 김학소(1999); 심기섭(2006); 정봉현(2007); 김정수·심계선(2007)

IV. 광양항 친수공간의 개발유형 설정과 정책방향

1. 광양의 도시·항만특성의 검토

1) 광양시 개요와 특징⁶⁾

광양시 면적은 448,176천㎡, 인구는 2006년 138천명으로 1998-2006년 동안 0.7%의 증가세를 보였다. 과거에 광양제철설비의 확장과 항만건설로 인구가 조금 증가하였으나 최근의 인구증가세는 거의 미미하다. 광양시의 고용자수 기준 산업구조는 1차 산업 19%, 2차 산업 30%, 3차 산업 51%의 비중을 보인다. 시민 1인당 공원면적은 28.3㎡, 공원시설율은 24.4%로서 광양시에 녹지공간이 부족하여 환경친화적인 도시개발정책이 필요하다. 광양시는 광양제철과 연관산업단지의 입지로 공업기능이 강하고 항만관련 산업의 비중이 높다. 공단 배후지역의 인구증가에 따른 주거·상업기능이 강화되며 항만배후단지의 개발에 따른 물류·유통시설이 입지하고 있다.

2) 광양시의 특성과 미래상

광양시는 전남의 구례, 경남의 하동, 남해와 연결해 있는 전남의 최동부에 위치한 경제·교통의 교류지역이다. 세계최대 조강능력을 구비한 광양제철소와 동북아 물류거점지로 성장하는 광양항 컨테이너 부두가 입지한다. 광양시는 외국인 투자의 촉진과 국가경쟁력의 강화를 도모하는 광양만권 경제자유구역의 중심도시로 부각하고 있다.⁷⁾

행복 및 동북아 자유무역도시를 지향하는 광양시의 역점시책은 물류유통산업의 진흥, 철강·항만·기업도시의 건설, 교육·문화·체육진흥의 품격도시 육성, 맞춤형 시장농업 육성, 생산적 복지도시 지향, 친환경도시 조성 및 자치역량의 강화 등을 포함한다. 광양시 생활권은 여수, 여천, 순천이 상호 인접하는 광역적인 연담·경제생활권을 형성한다. 경제권은 광양항을 중심으로 환태평양 및 대중국 교역의 전진기지로서 개발되는 광범위한 특성이 강하다.

3) 광양항 친수공간의 여건

광양시에는 대부분의 공업지역이 항만을 따라 해안선에 입지하고, 대규모의 컨테이너 부두시설이 조성되어 있다. 광양항은 연간 548만TEU 처리능력 보유한 128만평의 컨테이너부두 등 총 78개 선석을 운영하며, 4만 3천여척의 다양한 선박이 연간 약 2억톤 이상의 물동량 처리한다. 컨테이너부두 배후에 3,877,703㎡의 광활한 항만배후단지가 조성되고 국가·지방산업단지 등으로 조성된 21세기 신산업지대인 광양만권 산업클러스터가 구축될 전망이다.⁸⁾ 광양항 항만배후단지, 컨테이너부두 및 울촌지역의 총214만평은 자유로운 제조·

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

7) 광양시 홈페이지 <http://www.gwangyang.go.kr>

물류·유통·무역 활동이 보장되고 외국인투자의 유치, 무역의 진흥, 국제물류 흐름을 원활히 하기 위하여 광양항 자유무역지역으로 운영될 것이다.

<그림 2> 광양항 배후지역 종합개발도



광양시는 광양제철 및 컨테이너 부두 개발, 배후물류단지의 건설 및 자유무역지역의 운영으로 동북아 국제물류·공업도시로 성장하고 있다. 이에 따라 배후지역의 광역 교통기반시설이 확충되고 있어 도시기능과 산업구조가 크게 변모할 것이다. 이러한 광양시는 신도시의 특성이 강하고, 문화유산 및 천연의 관광자원이 부족해서 각종 유원지, 위락단지과 공원의 건설이 절실하다. 따라서 광양시가 광양항의 개발로 국제 물류거점도시, 국제적인 우수항구도시 및 동북아 경제권의 교역중심지로 성장하기 위해서는 대규모적인 항만친수공간의 개발이 절실한 형편이다.

2. 광양항 친수공간 개발유형의 설정

1) 항만친수공간 개발의 기본유형

항만친수공간의 개발목적에 따라서 쾌적성 활용형, 도시문제 해결형, 유희지 재생형, 시장성 도입형 및 도시기반 정비형으로 분류한다.⁸⁾ 항만개발의 형태를 기준으로 신개발, 재개발 및 전용·보존·수복개발로 나눈다. 도시공간구조의 관점에서 항만친수공간의 개발입지를 기준으로 도심입지형, 도시주변 입지형과 교외입지형으로 구분한다.

항만친수공간 개발에서 시설유형은 개발성격, 과거 타개발의 유형, 주변지역의 여건과

8) 광양항 홈페이지 <http://www.portgy.com>

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

개발잠재력 등에 따라 좌우된다. 한국의 사례를 검토하면, 정형적인 항만친수공간의 개발 경험이 거의 없는 실정이다. 따라서 한국에서는 항만도시의 역사, 배경 및 특성을 파악한 후에 항만의 기능별로 적합한 개발유형을 설정하는 것이 필요하다.

<표 9> 항만친수공간 개발의 유형

기준	분 류	중요사항과 특성
목적	쾌적성 활용형	• 수변의 경관·물·향기 등 자연요소 증시 및 쾌적한 시민문화공간의 조성
	도시문제 해결형	• 도시문제(주택, 교통, 환경, 공단)의 해결 및 도시공간구조의 다원화
	유흥지 재생형	• 노후항만공간의 보존·수복·재개발과 신도시공간의 조성
	시장성 도입형	• 복합시설(판매·식당·위락·문화)의 수변공간 조성으로 도시의 활력·성장 유도
	도시기반 정비형	• 노후·유흥수변공간에 도시기반시설(상하수도, 변전소, 터미널)의 건설
형태	신개발	• 연안매립, 인공섬 조성 등의 가장 적극적 수변개발방법의 활용
	재개발	• 타용도항만의 수변공간 매립과 신항만 용도의 전환, 도시기능의 존속.
	전용·보존·수복	• 항만 양호한 시설의 향상, 현존 시설·기능의 개선, 부적합 용도·시설의 제거
입지	도심입지형	• 도심입지 항만지역의 재개발·전용·보존·수복방식의 개발
	도시주변 입지형	• 항만기능의 도시외곽 입지, 도시활성화 목적의 항만의 도시외곽지 개발
	교외입지형	• 도시와 원거리에 위치한 항만의 장거리 위락·여가용도 개발

자료 : 해양수산부(1998)

2) 광양항 친수공간 개발유형의 설정

개발목적에 기준하여 광양항 친수공간은 시장성 도입형을 중점으로 쾌적성 활용형을 보완하는 입장에서 개발유형으로 결정하는 것이 좋다. 개발형태의 시각에서 광양항은 대형·신설 국제컨테이너항의 특성을 보여 신개발 유형으로 친수공간을 개발하는 것이 타당하다. 개발입지의 측면에서는 광양항 친수공간은 도시주변 입지형의 유형으로 개발하는 것이 바람직하다. 대규모의 신항만기능이 조성되는 광양항에 대부분의 도시관련시설, 항만시설, 항만관련시설 등을 항만친수공간에 설치할 필요가 있다.

<표 10> 광양항 친수공간 개발유형의 선정

기 준	개발목적	개발형태	개발입지	개발시설
선정유형	시장성 도입형 중심 쾌적성 활용형 보조	항만신개발 중심 재개발 보조	도시주변 입지형	친수위락시설 친수상업·문화시설

3. 광양항 친수공간의 개발구상

1) 향만친수공간 개발목표와 방향

향만은 교통기능, 경제사회적 기능과 도시연관 기능을 가진다. 과거에 향만의 도시연관 기능은 도시화, 도시경제 성장과 고용증대 등 긍정적인 효과도 있지만, 현대에는 시민의 휴식·문화공간으로 인식되어 있다. 향만친수공간의 개발은 시민 생활의 질을 향상시키고, 향만을 환경친화적인 공간으로 변모시켜 쾌적한 휴식·문화공간으로 조성하는 목표가 있다. 또한 도시·향만기능의 연계성을 증진시켜 향만공간이 도시의 문화·휴식·여가생활의 공간으로 기능을 발휘하도록 목표를 둔다. 따라서 향만친수공간은 도시기능과 연계성, 개성·다양성 강화형, 여가·휴식형, 환경친화성, 해양 휴향성, 국제화 기능·공간성, 장래 확장가능성 등의 방향을 설정하고 개발되는 것이 중요하다.

<표 11> 광양향 친수공간의 주요 개발방향

주요방향	세부적 내용	방향강도
도시기능과 연계성	· 도시매력 증진과 도시·향만기능 조화, 휴식·문화·녹지공간의 조성	●
개성·다양성의 강화	· 개인·지역적 개성 및 다양성, 주민요구·문화요소 향만계획반영	○
여가·휴식의 활용	· 수변자원감상, 수변의 공간, 낭만, 개방과 생활쾌적성 조성	●
환경친화성	· 환경·생태계 보전, 환경친화적 개발, 향만개발시 생태계획의미 적용	◎
해양 휴향성 중시	· 여가·오락수요의 급증, 해안공간상 해양·위락시설의 조성	●
국제화 기능·공간성	· 수변지역의 개발 잠재력 증대, 문화공간의 조성, 거리·문화공연 실시	◎
장래의 확장가능성	· 장래 도시 발전상·변화 대응, 향만공간의 확장가능성 검토	○

비고 : 방향강도 ● - 강함, ◎ - 보통, ○ - 약함을 의미.

2) 향만친수공간의 대상유형과 지역

광양향은 충분한 정온수역과 수로를 구비하여 천혜의 양향조건을 구비하고 있다. 배후 도시의 발전이 활발하고 관광수산자원이 풍부하여 성장의 잠재력이 큰 종합물류향만의 여건을 갖추고 있다. 광양향은 지역환경과 대외 이미지 제고의 입장에서 수질오염을 방지하기 위한 테마공원 형태의 개발이 필요하다. 산업단지와 향만분야 근로자를 위한 친수·문화공간, 산책로, 여가시설 등의 개발도 바람직하다.

광양향만 친수공간의 대상지로는 컨테이너부두 매립지와 묘도 준설토기장을 들 수 있다. 컨테이너부두 매립지는 광대한 부두공간, 배후지역의 황금·황길·성황지구 주민 및 중동지역민이 이용가능한 대단위 친수공원, 상징광장 및 전시관의 개발도 중요하다. 묘도 준설토기장은 환경오염으로 인한 주민의 피해가 심한 지역이다. 친수공간으로 개발하는 경우에 생태정밀조사를 실시한 후에 해양생태공원 및 생태박물관 건립 등으로 개발방향을 설정할 필요가 있다.

3) 향만친수공간의 개발 가능지 분석

광양향 컨테이너부두 지구는 시설, 입지 및 기능측면에서 향만친수공간의 개발가능지로

적합하다. 이곳에는 컨테이너 부두와 배후 주거지역 간에 중앙공원 및 소공원 등의 녹지 공간을 확보한다. 컨테이너부두가 화물하역공간으로 부족한 경우에 매립지 일부공간을 친수공간으로 개발한다. 광양항 전면부에 위치한 묘도는 준설토의 투기장소로서 환경오염의 피해가 발생할 수 있다. 광양항·여수시의 중간지점인 묘도지역은 환경오염의 감소 및 생태계 보전을 위한 친환경성 항만친수공간으로 개발하는 것이 요구된다. 이것은 광양항을 동북아의 국제적인 물류거점 및 환경친화성 항만으로 발전시킬 것이다.

4. 광양항 친수공간의 개발방향

1) 기본방향과 지구특성

광양항 친수공간의 조성목적은 컨테이너 부두, 광양제철소 및 물류단지를 수용할 수 있는 시민복지 시설을 조성하고 항만이용자 편의시설을 제공하는 데 있다. 항만친수공간은 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. 묘도 지구는 준설토기장을 효과적으로 활용하기 위해서 각종 문화·위락시설을 설치한다.

<표 12> 항만친수공간개발의 기본방향과 특성

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 준설투기장 이용의 각종 문화·위락시설의 설치
지구특성	◆ 컨테이너 지구 - 항만근로자와 배후 시민고려의 항만특화공간 ◆ 묘도지구 - 환경오염 감소와 자원보호의 해양생태공간

2) 항만친수공간의 시설계획

광양항의 배후단지계획은 국제물류 중심기능에 주안점을 두어 항만 친수공간화 계획부문은 미흡하다. 기존 항만개발계획도 소규모의 공원조성이 포함되지만, 항만친수공간 개발은 거의 없다. 광양항 배후단지의 도로·시설물은 항만산업 근무자와 시민에게 쾌적한 환경적·심미적 공간환경을 제공하지 못한다. 따라서 컨테이너 부두를 활용하여 항만이용자·시민에게 쾌적한 녹지 및 항만친수공간을 제공하는 것은 매우 중요하다. 자연친화적인 항만친수공간은 쾌적한 휴식·여가공간을 확보하고, 친수공간에 체육, 편의, 조경·문

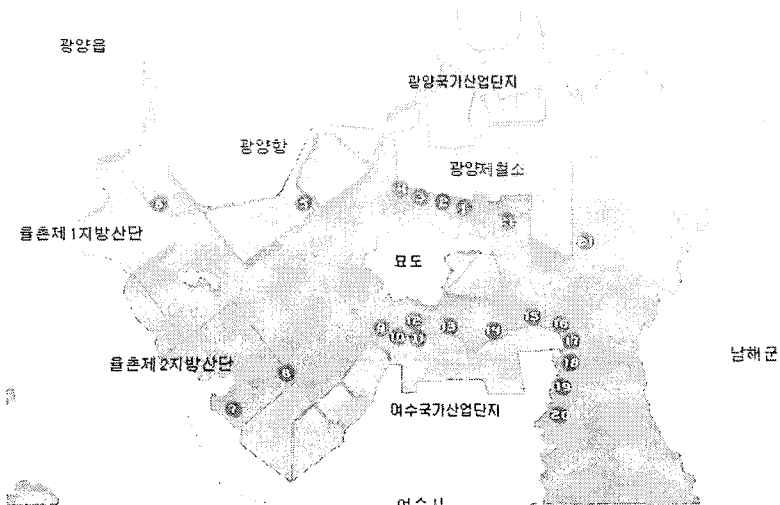
화시설을 배치하여 광양항에서 상징성·시각성이 있는 미관·여가공간으로 성장하게 된다.

묘도지구는 해안매립과정에 소실된 생태계를 복원하여 자연친화적인 지속가능한 이용방안을 강구한다. 이를 테면, 해양성 자연생태공원은 훼손된 바다환경을 복원하는 입장에서 조성할 필요가 있다. 부속시설로 자연 생태학습관 또는 생태수련관시설을 유치한다. 시설 방문자를 위하여 편의·숙식시설을 건설하며, 관련 교육·체험프로그램 등은 지역실정과 자연환경의 회복기간을 고려하여 개발하는 것도 중요하다.

<표 13> 광양항 항만친수공간의 시설계획

지구/성격	조성특성	유치시설
컨테이너항: 항만특화 공간	<ul style="list-style-type: none"> ■ 항만이용자·배후 주민의 휴식공간 제공 ■ 컨테이너부두 이미지상징 조형물의 조성 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 유치-항만편의시설, 근린체육·휴식시설 녹지시설, 상징물 ■ 검토-친수광장, 전시시설
묘도: 해양 해양생태 공간	<ul style="list-style-type: none"> ■ 바다와 철강 상징의 랜드마크 설치 ■ 자연환경의 복원과 생태공간의 조성 ■ 학습·휴식목적 해양생태공원 건설 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 유치-랜드마크, 해양생태공원(생태학습관, 생태박물관), 체험·수련시설 ■ 검토 - 숙박·공연시설, 체육공원, 공연장

<그림 3> 광양항만 친수공간개발의 대상지



5. 광양항 친수공간의 개발전략

1) 광양항 친수공간 기본계획의 수립

연안역의 개발과 관련하여 항만기본계획(항만법), 공유수면매립기본계획(공유수면매립법), 신항만건설기본계획(신항만건설촉진법), 도시기본계획(도시계획법), 관광개발기본계획

(관광진흥법) 등이 있다. 항만친수공간 기본계획도 연안역이 대상이므로 체계적·종합적인 친수공간을 확충하기 위하여 기본계획을 수립해야 한다. 이 계획을 통하여 항만친수공간에 대한 개념을 정립하고 개발전략을 강구한다. 항만친수공간 기본계획은 시민의 요구에 적합하고, 도시·지역특성에 적합한 항만친수공간에 종합적인 계획방향과 개발전략을 제시한다. 이것은 도시특성과 물류기능 위주의 항만계획이 상호 조화를 이루는 해양성 항만친수공간을 확보하는 데 매우 중요하다. 기본계획의 내용에는 친수공간 기본계획과 방향, 친수공간지구의 지정·변경·폐기, 친수공간 관련계획의 검토, 환경영향평가, 항만친수공간 재원조달계획, 및 기타 업무사항 등이 포함되어야 한다.

2) 광양항 친수공간지구의 지정

항만 친수공간 가능 대상지의 영역과 시설용도가 실제적·제도적으로 결정되어 있지 않다. 항만친수공간의 가능지역에서 대상지역의 설정은 항만지역·도시간 기능적 조화를 도모하고 상호발전을 촉진시킨다. 실제로 항만친수공간의 개발에는 항만시설 또는 도시용지의 특성에 따라 장기적으로 검토할 사항이 많으며, 도시 및 연안역의 관리문제를 동시에 검토하는 것이 바람직하다.

친수공간지구는 항만친수공간 개발계획에서 지정하고, 이에 관련되는 개발행위의 제한과 친수공간의 운영·관리 사항을 결정하는 것이 좋다. 이것은 연안역 관련기관간에 이해관계를 효과적으로 조정하고, 체계적인 협의·조정을 통하여 항만친수공간을 효율적으로 개발할 수 있다. 이를 태면, 항만친수공간지구 시설부담금제도를 도입하면 개발이익의 환수를 통한 세수의 증대가 가능하다.

3) 신항만건설·항만 재개발시의 친수공간 의무확보제

국토해양부의 관련 규정에는 신항만 건설과 기존 항만의 정비시 항만기본계획·설계에 친수·문화시설 조성계획을 포함시키고 있다. 친수·문화시설은 소공원, 산책로, 화단, 휴게소, 운동시설, 낚시터, 해양박물관 등 개별시설에 한정하고 있다. 이것은 쇼핑센터, 마린나시설 및 해양공원 등 대규모 상업·레저시설 중심의 복합적인 항만친수공간의 개발을 유도하지는 못하는 것이다.

선진 외국의 항만의 경우에 도시기능의 확대로 도심인접 항만이 외곽으로 이전하고, 기존의 항만부지는 재개발되었다. 따라서 항만의 재개발시 도시·항만의 특성을 최대한 감안하여 역사적 해양·문화시설을 친수공간으로 조성할 필요가 있다. 신항만의 건설에도 시민의 접근성과 환경친화적 친수활동이 보장되는 항만친수공간을 종합항만공간으로 확보해야 한다.

4) 광양항 친수공간 관련제도의 보완

국토해양부 규정은 항만친수공간을 공원·녹지중심의 시설로 규정하여 시설확충은 중앙정부의 임무로 인식되고 있다. 민간자본을 투자하여 항만친수공간을 개발하는 제도적인

대책이 미흡하다. 단지 신항만 개발사업에서 민간이 해양친수공간의 기반을 조성하는 경우에 신항만건설 촉진법에 의하여 행정·재정지원을 받을 수 있다. 이 경우에 항만친수공간의 규정 미비, 신항만 건설촉진법·항만법·민자유치촉진법간 정합성이 취약하다.

따라서 해양성 친수공간의 확보는 기본시설유형에 대한 법률이 정비되지 않아 정부투자 에 의한 소규모 자연녹지 위주의 친수공간확보에 치중하고 있다. 항만친수공간이 기존 항만의 이용, 항만 재개발, 신항만 건설 및 연안역관리 등을 통하여 원활하게 확충하도록 관련 제도를 정비할 필요가 있다. 민자유치촉진법을 개정하여 민간사업자가 항만친수공간을 개발하도록 제반 대책을 강구할 필요가 있다.

5) 광양항 시설의 개방과 홍보활동의 강화

국토해양부는 예규로 항만내 친수·문화시설조성 및 관리계획을 수립·시행하고 있다.¹⁰⁾ 이의 계획에는 항만미관위원회의 설치운영 또는 항만의 날 지정 등이 존재한다. 과거에 항만시설의 개방, 친수·문화 활동은 특정일에 일과성 행사에 그치고, 항만시설의 개방 또는 방문활동은 극히 제한적이였다. 그래서 해양성 휴식·여가·문화시설 등 시민의 요구를 반영하지 못하고 단지 자연·녹지공간 위주로 완충지대를 확보하고 있다.

따라서 광양항 친수공간의 개발정책에서는 시민의 항만시설 이용 및 견학·방문활동의 증대를 통하여 항만의 경제·사회적 가치를 홍보한다. 광양만권의 초·중·등 교육과정 또는 시민의 제반 교육프로그램에 항만의 중요성과 가치를 교육하는 내용도 포함시키는 것이 중요하다.

6) 항만친수공간 관련법규의 정비

해안의 다양한 특성을 감안할 때 독립된 해안관리법규 또는 종합적인 개발법규는 없는 실정이다. 해안의 개발·이용에 관한 개별법은 많아 해안개발 및 관리절차가 매우 복잡하다. 해안 및 육역부에 대한 개별법규는 국토건설종합계획법, 국토이용관리법, 도시개발법, 건축법, 도시교통정비촉진법 등이 존재한다. 해안선과 해안해역부의 개발·정비에는 신항만건설촉진법, 항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률(항만지역 개발·이용법), 항만법, 공유수면 매립법 등의 적용을 받는다.

실제적으로 항만친수공간 계획내용과 수립주체에 대한 내용이 미흡하여 항만친수공간 제반업무를 체계화·일원화하는 “항만친수공간 개발법”의 제정 또는 “항만지역 개발·이용법”의 개정이 필요하다. 항만법에는 항만친수공간계획을 항만기본계획 및 항만배후단지 개발 종합계획의 내용에 항만친수공간 내용을 명문화하고, 임항구역내에 친수공간지구를 지정한다. 민간투자법의 제2조 사회기반시설유형에 친수공간을 포함하고, 공유수면매립법에서는 항만친수공간 확보를 의무화한다.

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

7) 광양항 친수공간개발 조직의 설립

항만친수공간의 개발에는 시민, 환경, 항만, 문화, 공원 및 해양 등 관련된 분야가 복잡하고 다양하다. 이에 따라 지방자치단체, 국토해양부, 환경부, 및 기획재정부 등 관련 부처와 관계법규가 복잡하여 항만친수공간 개발계획의 수립과 집행에는 시간·비용의 낭비가 많다. 국토해양부가 항만친수공간 기본계획을 수립하고, 이의 실행계획은 해당 항만공사 또는 지방자치단체에서 수립하는 것이 중요하다. 중앙정부 차원의 “항만친수공간개발기획단”을 만들어 운영한다. 지방정부 차원에서도 전라남도, 광양시, 상공회의소, 지방해양수산청, 경제자유구역청 및 컨테이너부두공단 등이 참여하는 “광양항 친수공간개발팀”을 광양시에 조성하여 친수공간개발에 조정·협의를 강화하여 친수공간을 개발하는 것이 효과적이다.

V. 결 론

항만친수공간은 항만지역에서 친수행위가 일어나는 물리적 공간과 그 기반시설을 의미한다. 21세기 항만개발환경은 항만수요 및 항만개발특성 분야에서 변화하며, 개발특성에서 항만친수공간의 개발이 부각되어 있다. 항만친수공간개발의 시설유형은 대략 친수위락공간, 친수상업공간, 친수 주거공간, 친수 문화공간 및 친수 교통공간으로 구분가능하다. 항만기능이 존속, 변화, 소멸 및 창출되느냐에 따라서 친수공간의 개발방향과 시설유형이 달라진다. 국토해양부는 전국 10개 항만 재개발기본계획을 확정하고, 일부에 항만친수공간을 조성할 계획이다. 외국 선진항만의 친수공간개발은 국가별 역사·산업적 배경, 지형조건 및 항만기능의 변천에 따라서 다양한 유형을 취하고 있다. 이러한 선진외국의 주요항만들은 개발의 특성에 따라 다양한 유형의 항만친수공간을 조성하여 생활 질의 향상, 도시재개발·정비사업 시행 및 도시경쟁력 강화에 기여한다. 한국에서 항만친수공간 개발의 문제점은 시설·기능, 계획·관리 및 법제도의 측면에서 종합적으로 파악할 수 있다. 시설·기능의 측면에서 항만친수공간 개발의 문제점은 항만공간 시설구조의 불균형, 항만연안역 이용의 폐쇄성, 항만·도시기능간 미연계 및 친수공간기술의 전문성 부족 등이 드러나 있다. 항만계획·관리의 측면에서도 화물수요 대응형 항만개발, 중앙정부 주도의 항만개발, 종합항만공간의 형성 미비 및 항만개발전략과 관리구조의 소홀 등의 문제점이 노정된다.

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. 광양항만 친수공간은 시장성 도입형, 신개발 및 도시주변 입지형의 형태로 개발하는 것이 바람직하다. 항만친수공간의 개발목표는 시민생활의 질을 향상시키고, 항만을 도시의 휴식·관광·문화·여가공간으로 기능하도록 한다. 항만친수공간화 정책은 도시기능과 연계성, 개성·다양성 강화형, 여

가·휴식형, 환경친화성, 해양 휴향성 등을 감안하여 시행하는 것이 중요하다. 항만친수공간의 시설유형도 세부적인 기준과 토지이용용도를 바탕으로 결정해야 할 것이다.

광양항만 친수공간의 대상지는 컨테이너부두 매립지와 묘도 준설토기장을 고려하고, 개발가능성도 크다. 광양항 친수공간의 개발은 항만시설의 시민친근감 향상, 쾌적한 도시환경의 조성, 해양성 친수공간을 확보하는 것이 목표이다. 실제적인 광양항만 친수공간의 대상지는 컨테이너항 지구와 묘도지구이다. 컨테이너 항만의 부지에는 쾌적한 녹지공간의 조성과 항만 친수공간의 확보가 매우 중요하다. 묘도지구는 소실된 자연생태계를 복원하여 자연친화적인 지속가능한 자연의 이용방안의 하나로 해양생태공원을 조성한다. 광양항만 친수공간의 개발전략은 항만시설의 개방과 홍보활동의 강화, 신항만 개발과 항만재개발시 친수공간 의무확보제, 항만친수공간 관련제도의 보완, 항만친수공간 기본계획의 수립, 항만친수공간 지구의 지정, 항만친수관련법규의 정비 및 항만친수 행정조직의 설립 등으로 제시할 수 있다.

참고문헌

1. 광양시, 2016년 광양도시기본계획, 1999.
2. 광양시, 항만위터프론트 개발사례, 광양항 레포트 통권 제31호(2005.12.), 2005, pp. 13-17.
3. 광양시, 중기 투자 및 재정계획(2003-2007), 2005.
4. 광양시, 2006년 주요업무 시행계획보고, 2006. 1월.
5. 김광두, 21세기의 Water Front, 도서출판 누리에, 1998.
6. 김정수·신계선, 신항 항만배후단지 위터프론트의 합리적 개발방안, 한국항만경제학회지 제23집 4호, 한국항만경제학회, 2007, pp. 243-265.
7. 김학소, 환경친화적 항만과 친수성 항만개발 정책방향, 한국해양수산개발원, 1997.
8. 김학소, 1999, 21세기를 대비한 환경친화적인 항만개발 정책방향, 한국해양수산개발원. 1999.
9. 대한민국토·도시계획학회, 지역계획론, 보성사, 1997.
10. 방희석, 광양항 컨테이너 허브항의 발전적 개발방안, 바다의 날 기념 광양항 시민대토론회: 발전 전망과 친환경 항만조성, 광양환경운동연합, 광양시 커뮤니티센터(2003. 5.30), 2003, pp. 27-49.
11. 부산시정연구단, 위터프론트와 미래형 도시개발, 1992.
12. 심기섭, 우리나라 항만재개발제도의 문제점과 개선방안에 관한 연구, 월간 해양수산 통권 259호, 한국해양수산개발원, 2006, pp. 5-15.
13. 유미현, 우리나라 항만개발에서 친수공간확보에 관한 연구, 한국해양대학교 대학원 무역학과, 석사학위 논문, 2002. 2.
14. 정봉현·윤상호, 21세기 항만친수공간의 개발기술과 정책과제: 시론적 접근, 한국항만경제학회지 제16집, 한국항만경제학회, 2000, pp. 359-375.
15. 정봉현, 국제물류 거점항만의 친수공간화 정책방향, 2007 정책세미나 및 국제학술대회 논문집, (사) 한국항만경제학회·군산시, 2007, pp. 313-342.
16. 이중우, 항만재개발의 동향, 포트오소리티, 통권 제2호, 한국컨테이너부두공단, 1997.
17. 이한석·도근영, 위터프론트 계획, 도서출판 이집, 2000.
18. 조대성, 도시 수변공간 개발, 도서출판 누리에, 1999.
19. 조동오, 친환경적 광양항만 조성을 위한 외국사례 비교 및 제안, 바다의 날 기념 광양항 시민대

- 토론회: 발전전망과 친환경 항만조성, 광양환경운동연합, 광양시 커뮤니티센터, 2003. 5., pp. 51-78.
20. 조진행, 평택항 친환경적 개발방안, 평택환경운동연합 발표자료(2000.11.), 2000, pp. 1-27.
 21. 진형인, 쾌적하고 아름다운 미항 광양항 만들자, 바다의 날 기념 광양항 시민대토론회: 발전전망과 친환경 항만조성, 광양환경운동연합, 광양시 커뮤니티센터, 2003. 5., pp. 11-25.
 22. 최도석, 부산항 항만시설의 도시관광상품화 방안, 동북아 물류동향, 부산발전연구원, 2006, pp. 83-124.
 23. 한국해양수산개발원, 도서지역 개발촉진을 위한 정책방향 연구, 1997.
 24. 한국해양수산개발원, 어촌친수공간 개발에 관한 연구, 정책자료 98-22, 1998a.
 25. 한국해양수산개발원, 해양도시의 관광진흥을 위한 정책세미나, 1998b.
 26. 홍성도, 항만재개발사업의 방향제시에 관한 고찰, 해운·물류: 이론과 실천 제6호, 2002, pp. 63-83.
 27. 황해성, 21세기 인천항 친수공간 개발방안, 해양안전소식지 봄호, 해양안전심판원, 2000, pp. 101-121.
 28. 해양수산부, 친수성 항만공간 개발 실시계획 검토 및 기본구상, 1998a.
 29. 해양수산부, 해양관광 현황 및 진흥방안(내부자료), 1998b.
 30. 해양수산부, 항만위터프런트 개발사례집, 2000.
 31. 해양수산부, 제1차 항만재개발기본계획(2007-2016), 2007.
 32. Breen, Ann and Dick Rigby, The New Waterfront, 1996
 33. 畔柳昭雄, 海洋性 レクリエーション 施設, 1997
 34. (社)日本海洋開發建設協會, 人と自然に優しい, 海洋施設をめざして, 1995

< 요약 >

국제항만 친수공간의 개발유형 설정과 정책방향 - 광양항을 중심으로 -

정봉현

본 논문은 동북아의 국제항만인 광양항을 중심으로 항만친수공간의 개발정책을 다루고 있다. 연구의 목적은 항만친수공간의 기본이론 검토와 개발사례 및 문제점을 분석하여, 광양항에 항만친수공간을 개발하기 위한 유형을 결정하고, 종합적인 정책방향을 계획·정책의 관점에서 강구하는 것이다. 논문의 중요 내용은 항만친수공간의 기본이론, 항만친수공간의 개발사례와 문제점 분석, 광양항만 친수공간의 개발유형 및 정책방향 등으로 형성되어 있다.

실제적인 광양항만 친수공간의 대상지는 컨테이너항 지구와 묘도지구이다. 컨테이너항만부지에는 쾌적한 녹지공간의 조성과 항만 친수공간의 확보가 매우 중요하다. 묘도지구는 소실된 자연생태계를 복원하여 자연친화적인 지속가능한 자연의 이용방안의 하나로 해양생태공원을 조성한다. 광양항만 친수공간의 개발전략들에는 항만시설의 개방과 홍보활동의 강화, 신항만 개발과 항만재개발시 친수공간 의무확보제, 항만친수공간 관련제도의 보완, 항만친수공간 기본계획의 수립, 항만친수공간 지구의 지정, 항만친수관련법규의 정비 및 항만친수 행정조직의 설립 등으로 제시할 수 있다.

□ 주제어: 친수공간 개발형태, 항만친수공간 개발정책, 국제거점 항만, 광양항