

# 해양친수공간개발과 지역발전: 한일해협권 도시를 중심으로

권 창 기(울산발전연구원)

## < 차례 >

1. 연구배경 및 목적
2. 해양친수공간개발의 정의 및 특징
3. 국내·외 해양관광 및 친수공간개발사례
4. 울산의 해양친수공간개발 여건분석
5. 해양친수공간개발 활성화와 지역발전
6. 결 론

## 1. 연구배경 및 목적

본 연구는 최근 친환경적 해양친수공간 조성을 모색하고 있는 울산의 개발여건 및 해양친수공간을 활용한 도시개발사례를 이미 해당부문의 풍부한 개발사업 경험을 가진 타 한일해협권 도시(부산, 후쿠오카)지역들과 비교, 연구함으로써, 향후 다양한 해양친수공간 개발요구에 부응할 수 있는 체계적인 지역 해양친수공간 활성화방안을 모색하고자 하는 것이 목적이다. 이를 위해, 해양친수공간에 대한 정의, 기능 및 역할에 대해 살펴보고 국내외 해양친수공간 개발사례를 살펴보았다. 또한, 동남권을 대상으로 한 공간개발추세에 대한 분석을 통해, 울산의 해양관광자원을 포함한 지역 및 광역권 내 해양친수공간 개발의 전반적인 여건과 실제 개발사례를 살펴보고, 이러한 여건분석 및 사례조사를 토대로 향후 울산의 해양친수공간 활성화방안을 제시하였다.

## 2. 해양친수공간개발의 정의 및 특징

‘친수공간(waterfront)’은 바다, 호수, 하천, 운하 등의 수역과 육지역의 공간적 경계영역을 통칭하는 공간으로, 일반적으로 연안역, 수변 등의 용어로 쓰이기도 한다. 특히, ‘해양친수공간’의 경우, 보편적이고 통일적인 정의가 확립된 예는 없으나, 일반적으로 연안을 중심으로 한 활동 공간 기준으로 정의하거나, 해양에 의존하거나 연관되어 이루어지는 친수공간을 지칭하고 있는 실정이다(표 1 참조).

&lt;표 1&gt; 친수공간의 개요

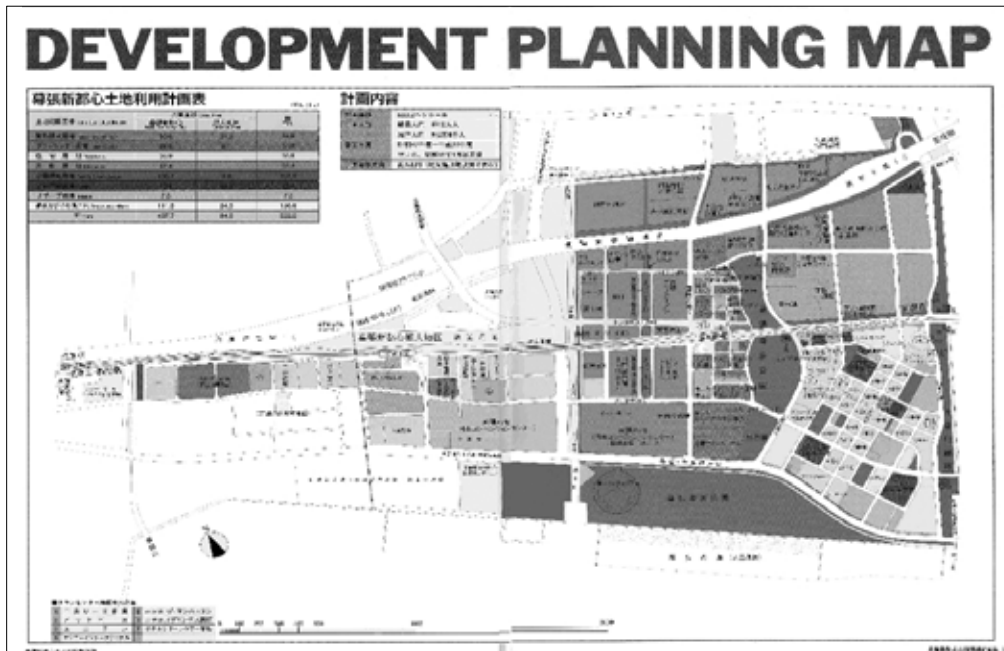
구 분	계획수준	계획단위	행위수준	기능수준	유사용어
연안역 (Coastal Zone)	국토계획	국토, 지방	국토정책 지역거점	기능배치 (Zoning)	Coastal Zone Bay Area
워터프론트 (Waterfront)	도시계획	지방, 도시지구	도시개선 지역핵	거주, 직장, 위락	수제역
수변 (Waterside)	지구계획 시설계획	지구, 수제선	디자인 친수창조	위락	수제공간, 임해부 Riverfront

자료: 진청, 2005

이상과 같은 ‘친수공간’에 대한 정의를 바탕으로 해양친수공간의 특성을 ‘공간적 속성’과 ‘활동유형’에 따라 인식한다면, 해양친수공간은 다음과 같이 특성을 지니고 있다. 첫째, 해양친수공간은 ‘일상생활에서 벗어나 변화(비일상)를 추구하기 위한 행위’를 위한 개방 공간이고, 둘째, 특정한 자연환경을 지닌 해역과 연안(연안의 육지부)의 자연공간인 동시에 수역과 육지역을 구분, 경계짓는 완충공간의 역할을 하며, 셋째, 해양에 의존하거나, 해안에서 특별히 활발하게 이루어지는 위락활동을 수용하는 공간이기도 하다.

한편, 도시개발측면에서의 해양친수공간의 역할은 매우 다양하다. 첫째, 도시 쾌적성(urban amenity)을 제고하는 도시환경 정비방안의 일환으로 예를 들면, 해수변의 유보도 설치, 개방적인 해양경관 체험시설 구비, 인공해변 조성 등을 꾀하는 경우가 있다. 둘째, 기존 해양산업 관련공간(항만지역)의 새로운 토지이용을 꾀하는 경우이다. 이러한 경우는 기존 원도심 인근에 입지해 있던 해양관련시설이나 산업(창고, 조선소)이 지역사회경제 및 도시공간의 구조변화에 따라 이전함에 따라 생기는 이전적지를 오피스, 주거 및 상업, 업무단지로 재개발하거나, 새로운 해양관광의 거점으로 활용하는 경우를 말한다.<sup>27)</sup> 셋째, 최근 연안 및 해양에 접한 몇몇 대도시들이 추진하고 있는 임해부의 특성을 활용하여 새로운 도시기능의 집적을 유도하는 대도시형 도시개발사례로, 주요 특징으론 기성 시가지의 개발가능지 난을 해소하는 한편, 첨단정보사회에 적합한 정보통신 관련 업종과 인프라 시설이 구비된 직장(work)-주거(residential community)-위락(Entertainment) 중심의 미래형 신도시를 조성하는 경우이다. 이러한 개발사례로는 일본의 도쿄 부도심인 Tokyo Teleport(오다이바 지역)과 도쿄 인근의 마쿠하리 개발사업에서 찾아 볼 수 있을 것이다(그림 1 참조). 최근, 국내의 인천 송도신도시 개발사업 역시 이러한 개발범주에 속한 사례로 꼽히고 있다.

1) 일본 요코하마의 Minato Mirai 21(MM21)이 이 같은 사례에 해당한다.



<그림 1> 마쿠하리 신도심 개발계획도

<표 2> 해양관광 관련 친수공간시설 종류

활동별 기반시설	시 설
해수욕장	비치, 풀, 라군(해안호), 방파제, 잔교, 보트수리 등
마리나	방파제, 수리소, 잔교, 도크, 클럽하우스 등
피크닉장	자연공단, 잔디밭, 야외게임장, 운동장, 승마장, 골프장, 활터, 사이클링도로
스포츠활동	정구장, 체육관, 골프장, 다목적관광 놀이터
오락시설	유원지, 볼링장, 홀, 오락게임장, 야외극장
관람시설	수족관, 박물관, 미술관, 동물원, 식물원, 해중전망탑, 글래스보트, 수중농장
교육연수시설	세미나하우스, 임해교육센터, 연구소
요양, 건강관리시설	요양소, 진료소, 임상병동
쇼핑시설	음식점, 매점, 휴게실, 상점가, 주점
관리보안시설	관리사무소, 종합안내소, 구호시설, 해상순찰선, 해안청소시설
편의시설	광장, 클럽하우스, 홀, 집회소
숙박시설	호텔, 여관, 국민숙사, 민숙, 별장, 펜션, 유스호스텔, 캠핑 등
교통시설	도로, 철로, 모노레일, 버스터미널, 택시, 웨리보트, 주차장, 정박시설

자료 : 해양수산부, 해양관광진흥을 위한 종합계획 수립연구, 2000. 4, p.44.

한편, 해양친수공간과 일반적 도시공간 간의 차이는 여러 가지를 들 수 있으나, 특히 해양친수활동을 뒷받침하는 마리나, 관람시설, 레크리에이션시설, 숙박시설, 편의시설 등의 해양활동 관련 시설의 유무로 가릴 수 있으며(표 2 참조), 앞 서 살펴 본 해양친수공간의 특성 및 관련 속성을 바탕으로 해양친수공간 개발시 고려되어야할 주요 요소는 일반 도시개발 사업과는 구별되는 특성을 갖는 까닭에 (1) 자연조건에 대한 높은 의존도, (2) 입지에 따른 지역사회와의 마찰 가능성, (3) 환경 수용력에 의한 제약, (4) 접근성에 의한 제약, 그리고 (5) 자원적·이용적 측면의 특성에 대한 면밀한 고려가 필요할 것이다(이수정, 2002).

### 3. 국내·외 해양관광 및 친수공간개발사례

#### 1) 해외 해양관광 및 친수공간개발 사례

한일해협권역 내 일본의 해양관광 및 친수공간 개발사례로는 사세보시의 수변공간을 이용하여 만든 하우스텐보스와 후쿠오카의 우미노 나가미치를 들 수 있다. <표 3>에서 요약한 한일해협권 해양친수공간 및 관광지 개발사례 이외, 도시개발사업으로 조성된 일본의 대표적인 해양친수공간 개발사례로는 도쿄만 개발사례와 요코하마 미나토미라이(MM21) 개발 사업을 들 수 있는데, 도쿄만의 개발사례는 1973년 이후 현재까지 사업이 진행 중인 해안매립을 통하여 하네다공항, 부두와 창고 등 각종 항만시설, 하수처리장, 쓰레기소각장, 발전소 등 물류시설과 기반시설을 확충해 왔다. 이와 병행하여 시민들의 친수공간으로 이용되는 43개의 해상공원(수역 466ha, 육지 309ha)을 조성해 왔다. 이들 해상공원은 이용목적에 부두공원, 녹도공원, 해변공원으로 분류된다.

도시민을 위한 부두공원은 항만근로자와 도시민의 휴식공간이며, 녹도공원은 공원과 공원을 이어주는 산책로이다. 해변공원은 테니스, 축구, 사이클, 골프, 낚시, 캠핑, 요트 등 스포츠와 레저공간이며, 주요시설(오바이다 해변공원의 경우)로는 인공해수욕장, 백사장, 산책로, 잔디밭, 자연석으로 만든 호안, 해송숲, 수상버스, 윈드서핑 장비 보관소 및 관련 지원시설로 구성되어 있다.

한편, 요코하마의 미나토미라이21(MM21) 개발사업은 요코하마의 대표적 상업지역 요코하마역 주변지구와 관청, 금융기관들이 밀집해 있는 간나이·이세사키췌지구의 중간에 위치하고 있으며, 사업기간은 1983년 - 2000년까지 약 17년이 소요되었다. 요코하마시는 1980년대초 선박의 대형화에 따른 항만재개발 필요성이 증가하여 도시의 발전에 걸림돌이 되는 조선소를 이전하는 등 본격적으로 도시개발을 추진하는 동시에 시민을 위한 친수공간 개발에 착수하였다. 특히 거대도시인 도쿄와 30km내에 위치한 위성도시로서의

이미지를 벗어나 대기업의 본사를 유치하여 경제를 활성화하며 도시의 위상을 높이기 위해 새로운 21세기형 도시를 실현하고자 노력하였다.

이를 위해 요코하마시는 부두와 조선소가 위치했던 기존의 임해지역(110ha)과 해안을 매립하여 신규로 조성한 지역(76ha)에 2조엔을 투입하여 ‘미나토미라이21 사업’을 착수하게 되었다. 이 ‘미나토미라이21 사업’지역은 취업인구 19만명과 거주인구 1만명으로 구성되어 전체사업지구의 25%를 공원과 녹지로 조성하였다. 대표적인 시민친수공간으로는 니혼마루공원과 임항공원이 있으며, 주요시설로는 랜드마크타워(69층 전망대), 퍼시픽 요코하마(국제회의장, 호텔, 전시장), 니혼마루공원(해변박물관, 범선), 임항공원(잔디밭) 등으로 구성되어 있다.

<표 3> 한일해협권 해양친수공간 및 관광지 개발사례

구 분	내 용	
하우스텐보스	위치·면적	나가사키현 사세보시, 152ha
	주요시설	호텔, 레스토랑, 쇼핑시설, 박물관, 오락시설, 주차장
	개 요	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 네덜란드의 베아트리스여왕 궁전 재현</li> <li>• 생태계와 관광의 공존이념을 실현</li> </ul>
우미노 나까미찌	위치·면적	후쿠오카시 동구, 162만평
	자원종류	스포츠 및 레크리에이션시설, 해변과 수림대의 자연자원
	주요시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 스포츠 중심공간 : 수림 스포츠광장, 테니스코트, 야구장, 정구장, 육상경기장, 싸이클링센터, 승마장, 실내경기장, 실내풀장 등</li> <li>• 정적 휴식공간 : 해양생태과학관, 문화휴식광장, 야외 음악당, 세미나실, 숙박연수시설, 축제광장, 동물의 숲, 조각의 숲, 야생조류의 숲, 휴식의 숲, 청소년의 집, 캠프장 리조트 하우스, 모험의 연못, 물놀이 광장, 수변광장 등</li> <li>• 해변휴식공간 : 해변휴식광장, 해수욕장, 해변식물원, 돌고래집 등</li> </ul>

자료 : 신동주, 21세기를 향한 동해안 종합해양관광개발방안, 강원개발연구원, 1998.

## 2) 해외 해양친수공간개발의 시사점

해외 해양친수공간개발사례를 중심으로 국내 사례와의 비교분석 결과를 살펴보면, 개발주체 측면에서 해외사례는 민간부문의 참여가 활발하여, 민간부문의 전담 혹은 공공부문과의 합동으로 개발사업을 추진하는데 반해, 국내사례의 경우 공공부문의 선도투자로 기반시설을 마련하고 민자유치를 통해 개발사업을 추진하는 형태이지만 민간의 참여가 부진하고 이를 위한 지원제도도 미흡한 실정이다. 개발시설측면에서도 해외사례는 주요 친수공간시설을 포함, 해양활동시설과 함께 스포츠시설, 컨벤션시설 등을 마련하여 이용시설을 다양화시킨 반면, 국내 사례의 경우 해당 지역민의 일상적 정주 및 위락시설보단 대외 관광객 유인할 수 있는 일부 해양관광시설(숙박시설 및 레포츠시설)에 국한하고 있다. 이처럼 개발주체, 개발시설 면에서 국내 해양친수공간개발의 초기단계로서 아직 많은 기회요인을 가지고 있으며, 보다 체계적인 개발계획의 수립·시행이 요망된다. 특히, 효율적인 해양친수공간개발의 추진을 위해선 특정한 지역만을 대상으로 한 단위 사업 중심의 단편적 개발보단 투자 및 공간의 집적(scale economy)을 통한 효율적 개발이 요구되며, 이러한 점에서 최근 동남 해양권(동부산-울산-경주지역의 연안역)에서 관찰되는 도시개발 추세(연담화 현상) 및 울산 광역권을 중심으로 한 이들 지역의 해양친수공간개발의 잠재력은 한층 제고 있으며, 이를 바탕으로 보다 나은 해양친수공간 개발을 위한 정책적 대안으로는 도시 및 관광기능을 연계한 복합기능의 해양친수공간개발사업의 추진, 생태환경자연과 관광시설의 적절한 조화, 내륙도시 및 관광활동과의 연계 강화, 해당 친수공간 개발사업에 대한 중장기 비전 수립과 계획적 관리 등이 제시되고 있다.

## 4. 울산의 해양친수공간개발 여건분석

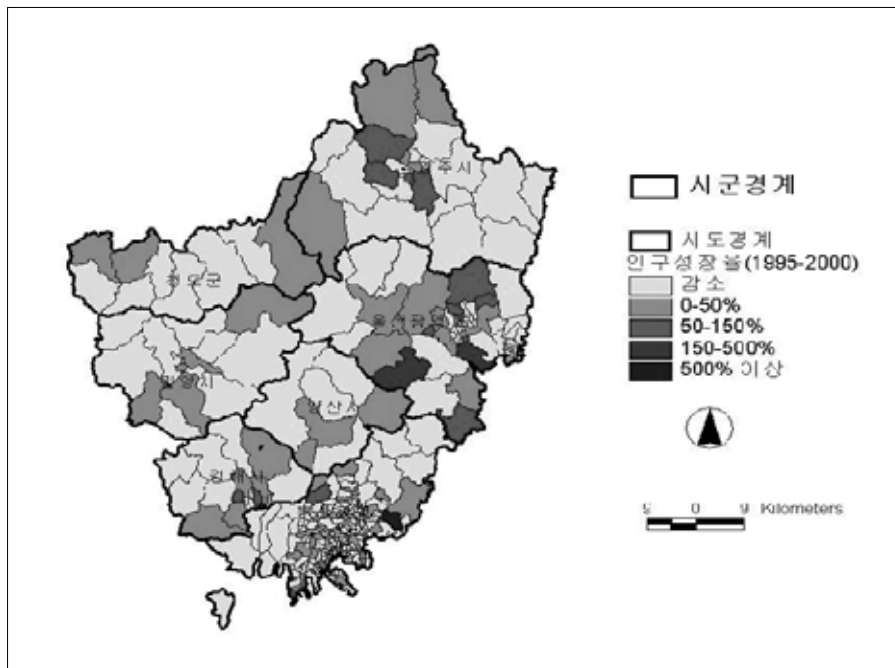
### 1) 지역여건 분석

울산광역시시는 행정구 북측으로는 경주시, 서측은 밀양시, 양산시, 남측으로는 부산광역시 에 접하고 있으며, 동측은 동해안에 면하고 있는 울산광역시의 경우, 태백산맥과 소백산맥의 분기점에서 발달한 산맥 및 산록분지군 지형에 속하고 있어 비교적 낮고 완만한 저산성의 구릉지를 형성하고 있다. 서고동저형의 지형구조로 권역경계부는 표고 600m~1,000m 사이의 산지로 둘러싸여 독립된 공간구조를 띠고 있으며, 시가지는 대부분 표고 70m 이하의 평지 및 구릉지에 위치하고 있다. 이러한 울산의 지형 및 지리적 특성은 한반도 동남단에 위치하여 바다를 접하고 있으며 삼면이 바다로 둘러싸여 겨울의 찬 북서풍을 막아 기온을

따뜻하게 하고, 바다에서 불어오는 해풍이 기온을 조절하여 기후는 온화한 기후조건과 함께, 울산해양친수 공간개발의 양호한 자연적 개발요건을 충족시켜 주고 있다.

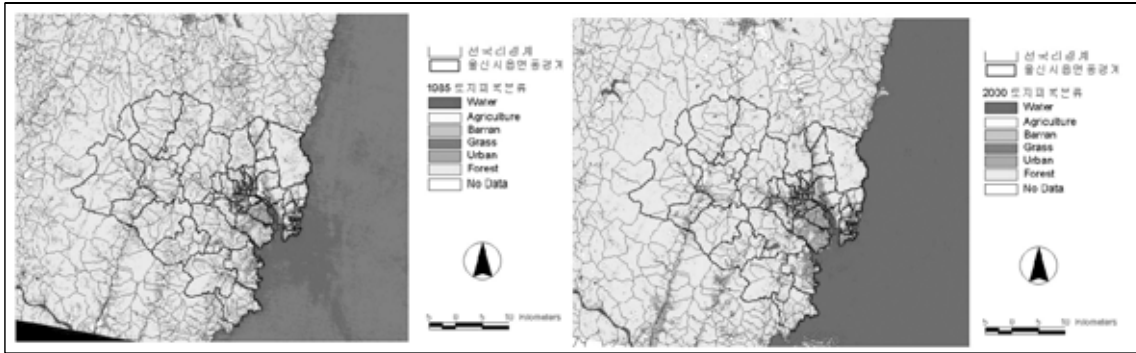
한편, 울산은 지리적으로 한반도 동남부에 위치한 관계로, 1970년대 이전까지는 수산업을 포함한 1차 산업의 비중이 컸으나, 이후 공업화에 따른 해안매립, 임해공단 조성, 바다오염 등 어장환경 악화로 연안어업은 점차 감소 추세에 있으며, 중구를 제외한 4개 구·군에 총연장 108km의 해안선을 가지고 있다.

부산, 울산, 경주를 연결하는 동남해양권의 경우, 광역도시개발추세 측면에서 1970년대 이후 뚜렷하게 형성된 경부고속도로축을 중심으로 한 남북방향의 연담개발축의 최근 들어 동남연안지역을 따라 새로운 광역연담축이 형성되고 있다. 특히, <그림 2>에서 관찰할 수 있듯이, 1990년대 후반부터 동부산(해운대, 기장)지역에서 울산의 동남북지역(울주군 남부, 울산 동구 및 북구)을 거쳐, 경주 및 포항으로 이어지는 또 다른 광역연담축에 인구유입 및 증가가 두드러지고 있다(권창기 외, 2005). 이러한 관찰은 향후 이 지역을 대상으로 한 광역적 공간범위에서의 해양친수공간 개발이 가능한 지역으로 고려할 수 있을 것이다.



자료: 권창기, 정현욱, 2005

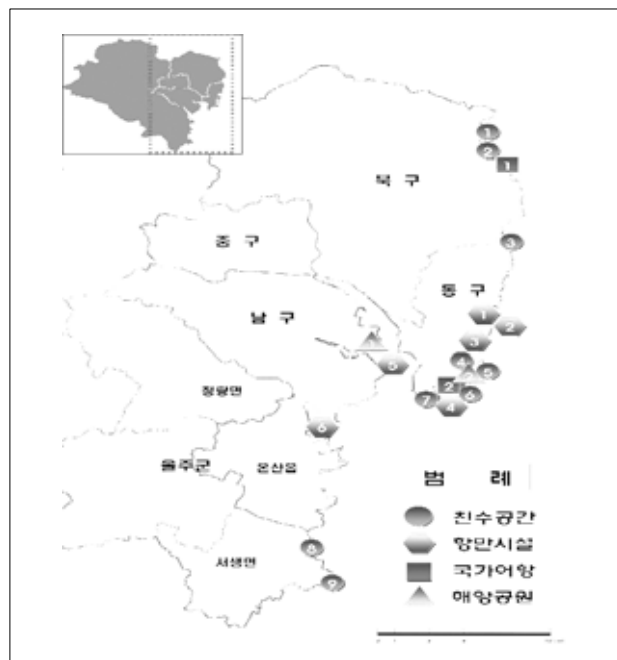
<그림 2> 동남권(부산-울산-경주)의 인구변화, 1995년~2000년



자료: 권창기, 정현욱, 2005

<그림 3> 울산광역시권 시가지 지역(토지피복) 변화, 1985년/2000년

이러한 양호한 개발 여건과 함께, 울산광역시권 내 연안역의 도시개발추세도 가속화되고 있는 실정이다. 1985년과 2000년의 시가지구역의 변화정도(토지피복도 변화)를 보여주고 있는 <그림 3>을 통해 시가지 구역의 변화를 토지피복도로 상호비교해 보면, 1980년 중반에 비해 기존 도심지역의 확대와 함께, 해양과 인접한 울주 남부권(서생지역), 울산 동구(방어진 및 주전지역), 그리고 울산 북구 지역(정자 및 강동 지역)에 도시화 현상이 진행되고 있음을 확인 할 수 있다.



<그림 4> 울산광역시권의 해양친수공간자원 분포



한편, <그림 4>의 울산광역시권 내 해양친수공간자원의 분포현황을 살펴보면, 동남해양권의 연안역에 집중되어 있음을 알 수 있으나, 각 지역의 성격에 따라 울산광역시권의 해양친수공간개발 유형은 (1) 도시개발+해양레저형: 동구 지역, (2) 전원휴양+해양레저형: 강동권 지역, (3) 도심해양관광형: 남구지역, (4) 도시근교형 해양레저형: 간절곶, 서생 지역으로 나눌 수 있다.

이러한 동남해양권 도시개발추세 및 지역별 해양친수공간 개발유형과 함께, 울산광역시권 내 주요 해양친수공간개발 관련계획을 살펴보면 다음 <표 4>와 같다.

<표 4> 울산광역시권 해양 관광 및 친수공간개발 관련계획

계 획 명	계 획 목 적
일산유원지 개발계획 (1992)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 여가시간 증가에 따른 효율적이고 쾌적한 위락 및 휴식공간 조성</li> <li>▪ 토지이용의 고도화로 지역주민에게 서비스기능 강화</li> <li>▪ 관광산업의 활성화로 지역주민의 소득효과 제고</li> </ul>
장생포지역 개발계획 (1998)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 21C 울산의 첨단해양도시로서의 발전기반 구축</li> <li>▪ 지역경쟁력 제고 및 도시균형성장을 위한 장생포지역의 활성화</li> </ul>
울산항 해양공원 개발기본계획 (1998)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 지역주민에게 건전한 여가활동공간인 해양공원을 제공하고 지역문화 발전에 기여</li> <li>▪ 국제적 해양도시로서 적합한 상징공원의 조성과 해양탐구의 장을 마련하여 해양도시로서의 울산 이미지 제고</li> </ul>
간절곶 해양관광개발 디자인 기본계획 (2000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 전국적인 해맞이 해양관광명소로 조성</li> <li>▪ 인접한 지방자치단체와 연계한 관광벨트체계 구축</li> <li>▪ 차별화되고 다양한 테마공원을 조성함으로써 관광객 유치 극대화</li> </ul>
강동권 종합개발계획 (2000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 울산시민을 위한 자연친화형 해양휴양지 개발</li> <li>▪ 강동권 개발에 대한 다양한 요구를 일관된 방향으로 이끌어 나가기 위한 바람직한 발전 방향의 제시</li> <li>▪ 강동권 개발의 난개발 방지와 실현가능성을 제고할 수 있는 사업화 계획을 수립하여 현실성 있는 개발계획 수립</li> </ul>

이 들 해양관광 및 친수공간개발사업 중 일산유원지 개발계획의 경우 1986년 유원지로 지정되어 1987년부터 개발사업이 시작되었으나 사업자의 잦은 변경과 토지 보상문제 등으로 인해 사업추진에 난항을 겪고 있다. 또한 자연친화형 해양휴양지로 개발이 추진 중인 강동권 종합개발사업은 최근 산하지구 도시개발사업이 본격적으로 시작되었지만, 전체 사업지구에 대한 사업재원의 확보 및 난개발 가능성에 대한 지역사회의 우려가 상존하고 있는 실정이다. 이외에도, 울산항 해양공원 개발이라든지 간절곶 해양관광개발 디자인

기본계획 등의 사업 역시 원활한 향후 추진을 위해 공공부문의 행·재정적인 지원과 민간 사업자의 적극적인 참여 유도가 필요한 실정이다(이수정, 2002). 이 들 지역 해양관광 및 친수공간개발 관련계획들은 상위 및 관련계획으로 전국 차원의 제4차 국토종합계획, 제3차 관광개발기본계획, 7대 문화관광권 진흥방안, 해양개발기본계획, 연안통합관리계획 등에 근거하고 있으며, 지역 차원에서는 2021년 울산 도시기본계획, 울산권 관광개발계획, 울주군 장기종합개발계획 등에 포함되어 있다. 특히, 울산광역권을 남해동부권역(부산광역시, 울산광역시)으로 설정한 연안통합관리계획은 첨단해양문화가 공존하는 다목적 해양친수 공간의 조성, 깨끗한 해역환경 조성·유지를 통한 지속가능한 해역의 이용, 연안생태계 보전과 쾌적한 해양환경유지로 지속가능한 해양관광자원 개발을 제시하고 있다(표 5 참조).

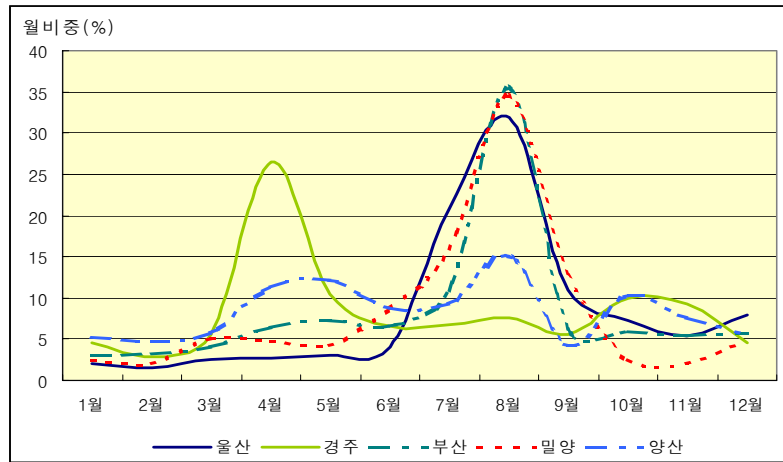
<표 5> 남해동부권역 연안통합관리 요약

추진전략	정책방향	대상지역 및 내용
연안오염부하 적정관리	특별관리해역 지정	• 특별관리해역(울산연안)의 해양환경 개선대책 수립
	연안오염원 관리	• 하수처리시설 정비·확충(울산 도심지역) • 해양환경 모니터링(울산 신항만) • 폐수·하수종말처리장 운영(온산미포·온산국가공단지역)
환경용량을 고려한 연안개발 계획 조정	연안개발계획 조정	• 사업계획 수립시 관계기관과 협의 - 울산광역시 일산유원지 개발(3단계이후 사업) • 연안관리지역계획 수립후 추진 - 울산광역시 장생포지역 개발
친수연안공간 조성	친수연안공간 확보	• 울산항, 울산광역시 정자일대, 울주군 어촌지역

자료: 이수정, 2002

## 2) 해양관광 및 친수공간이용 실태분석

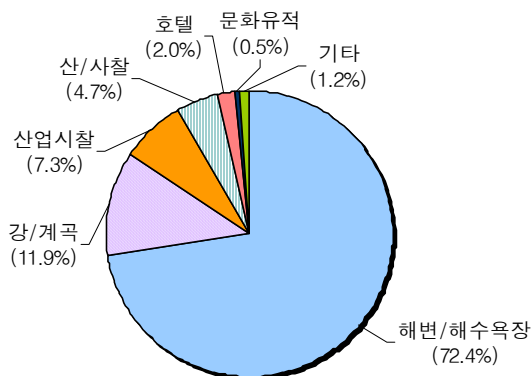
해양친수공간개발을 촉진하기위한 해양관광의 중요성은 매우 크다. 예를 들어, 울산시의 관광객의 월별 이용구조를 보면, 7월(20.6%)과 8월(31.8%)에 연간관광객의 52%가 집중되는 현상을 보이고 있다(그림 5). 이처럼, 주변지역인 부산, 경주, 포항에 비해 울산시의 여가 및 관광활동의 이용구조가 해양친수공간인 지역 내 해수욕장 이용 중심임을 알 수 있다. 또한, 개별시설별 이용 현황을 살펴보아도 해양친수공간(해변·해수욕장 시설)이 전체의 72.5%로 타 부문(산업시설 및 기타)에 비해 압도적인 이용되고 있는 실정이다.



<그림 5> 동남해양권의 월별 관광객 이용구조

한편, 지역민의 관광 참여율은 95.2%로 타 주요 도시 및 전국평균에 비해 높은 수준이며, 관광여행 참가횟수는 5.3회로 전국 평균수준 보다는 다소 높은 수준이다(표 6 참조).

하지만, 울산지역 내 관광유입비중은 1.3%로 유사규모도시와 비교해 매우 낮은 수준으로, 해양친수공간 중심의 울산시민의 관광발생량을 지역 내에서 효과적으로 흡수하지 못하고 있음을 시사하며, 이러한 현상은 지역 내 해양친수공간개발의 활성화를 통한 지역관광자원의 확충이 시급한 정책과제임을 제시하고 있다.



<그림 6> 울산지역 시설별 관광 이용구조

&lt;표 6&gt; 주요도시와의 관광여행 참가율 및 평균참가횟수 비교

(단위: %, 회)

구 분	울산	대 도시				유사규모도시		전국	
		서울	부산	대구	인천	광주	대전		
관광여행 경험률	총경험률	95.2	85.4	100.0	98.2	94.1	96.4	91.4	91.8
	숙박관광 여행	61.9	58.2	83.7	65.2	55.9	66.1	60.3	63.7
	당일관광 여행	73.8	67.2	87.1	94.6	70.6	91.1	87.9	77.4
관광여행 참가횟수 (1인평균/년)	총참가횟수	5.3	3.9	5.6	6.9	3.0	10.3	5.8	5.1
	숙박관광 여행참가횟수	1.8	1.3	1.7	1.2	1.1	1.6	1.1	1.4
	당일관광 여행참가횟수	3.5	2.6	3.9	5.8	1.9	8.7	4.7	3.7

자료: 한국관광공사, 국민여행실태조사, 2000.

## 5. 해양친수공간개발 활성화와 지역발전

앞 서 살펴본 지역 해양관광 및 친수공간에 대한 이용 실태분석 결과는 뛰어난 해양자원을 지니고 있음에도 이를 적극 활용하고자 하는 정책적 노력의 부재로 인해 해양관광활동을 위한 기반시설 확충이 무엇보다 중요한 과제가 되고 있음을 확인하였다. 특히, 동남 광역권의 도시개발추세와 해양친수공간 개발의 가능성이 다음과 같은 요소들에 의해 점차 고조되고 있는데, 먼저 규모의 경제를 전제로 한 연담화 및 광역화를 통한 광역해양공간개발의 필요성 대두 있고, 도시팽창에 따른 개발공간의 다변화 필요(수변 및 연안 지역) 역시 강조되고 있다. 특히, 울산 광역권 내 행정구역 중 연안역에 접한 일부 자치구(울산 동구)의 경우, 지역 내 도시개발사업을 위한 가용지의 확보가 필수적임에도 불구하고, 지형(연안역) 및 계획적 제한(개발제한구역)으로 인해 도시기능의 제고를 위한 공간 확충에 많은 어려움을 경험하고 있다. 따라서, 해양친수공간의 적극적 활용은 도시팽창에 따른 개발가용지의 확보는 물론 도시민의 위락공간을 제공할 수 있다는 점에서 매우 유용한 면을 지니고 있다. 한편, 동남해양권의 경우, 광역교통체계의 개선(동해남부선 전철화, 국도 및 고속도로, 고속철도 개통) 역시 이 들 지역을 대상으로 한 해양친수공간 개발을 촉진할 수 있는 여건 변화로 작용하고 있다. 특히, 자동차를 이용한 여가문화의 확산은 지역 내 명소 중심의 체류형 단일 해양관광 패턴과는 달리, 수려한 해안지역을

주유하는 이동형 해양관광패턴으로 전환되고 있으며, 이러한 점에서 다양한 해양친수공간이 밀집되어 있는 동남해양권의 경우, 향후 친수공간개발에 필수적인 수요를 충분히 확보할 수 있을 것으로 예상된다. 또한, 주5일제의 전면 실시 및 여가문화 확산 역시 이러한 연안역의 개발을 촉진할 수 있는 좋은 여건이 되고 있으며, 더 나아가 과거 전후 한국경제의 산업생산기지로서의 독보적 위상을 점했던 동남권은 기존 산업 뿐만 아니라, 해양친수공간개발을 통한 지역관광산업의 활성화를 꾀함으로써 지역의 새로운 차세대 성장동력산업으로 육성할 필요성이 제기되고 있다.

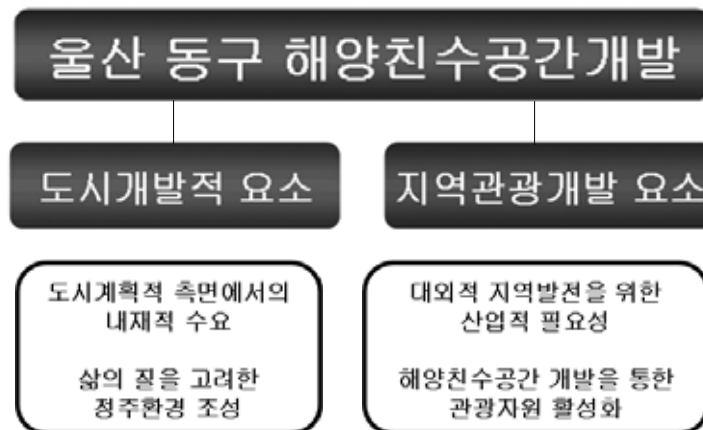
한편, 동남해양광역권의 해양친수공간개발 유형을 자세히 살펴보면, 동부산권 및 울산광역권의 경우, 복합형 해양개발(도시개발+해양레저+전원휴양형)이 주를 이루는 가운데, 풍부한 역사문화자원을 가진 경주감포권의 경우, 역사문화형 관광과 해양레저형 친수공간개발을 연계할 경우, 이로 인한 부가가치를 더욱 확대할 수 있는 장점을 가질 수 있을 것으로 기대된다.

사례: 울산 동구(도시개발+해양레저형 친수공간개발)

울산 동구지역은 반도형 지형으로 타 지역과의 진출입시 울산광역시 시가지를 거쳐야 하며, 울산의 중심시가지와 약 12km 이격 되어 있어 접근성이 떨어지는 문제점을 가진 지역이다. 특히, 지역 내 주요 해양친수공간의 대상지역이 과거 공업화 시대에는 주로 산업생산을 위한 공간으로 활용되고 있으며, 대부분의 연안역이 무역과 수송을 위한 항만시설과 그에 부수하는 시설물 입지로 산업생산을 위한 공간으로 이용됨으로서, 경제적으로 지역발전에 기여하였으나 해당 지역민의 해양에 대한 접근이 어려움을 겪었다.



하지만, 최근 여가활동에 대한 욕구가 커짐에 따라 해양스포츠 및 여가활동을 위한 오픈스페이스로 활용 필요성이 증대됨에 따라, 조망적 대상뿐 아니라 해양레포츠, 생태체험 등 적극적 의미의 공간으로 탈바꿈이 절실히 요구될 뿐만 아니라, 지역의 이미지를 나타낼 수 있는 주요 자원이며, 나아가 지역 관광자원으로 활용 가능성이 대두되고 있는 실정이다. 특히, 행정구역 내 북측으로 개발제한구역이 지정되어 있는 입지적 한계로 도시 확장에 한계가 있으며, 근린공원의 개수가 울산지역 타 지자체 중 가장 적으며, 면적 또한 중구 다음으로 적음으로서, 지역의 사회경제적 특성 중의 하나인 10~20대 및 젊은 계층과 중장년층의 지역 산업생산에 종사하는 제조업 종사자들의 주5일 근무제 도입에 따른 여가공간에 대한 수요 급증을 적절히 대처하지 못하고 있는 실정이다. 따라서, 울산동구지역을 대상으로 한 해양친수공간개발은 도시 개발적 수요 및 지역관광개발의 필요성이 복합된 지역사업의 성격을 가진다고 할 수 있을 것이다.



또한, 지역 내 해양자원을 이용한 해양친수공간개발에 따른 기대효과로는 동구의 경우,

- ◆ 해양친수공간을 활용하여 여가휴식공간을 조성하기 위한 지역주민의 여론 수렴
- ◆ 어항, 유원지, 공원 등으로 각각 관리되고 있는 해양자원을 공통된 테마와 프로그램을 통하여 연계
- ◆ 산업생산공간과 더불어 살기 좋은 정주환경 조성으로 지역주민의 지역 정체성 확립

울산광역권의 경우,

- ◆향후 울산대교 건설시 남구 및 울주군 해안지역과 연계 개발
- ◆주전해안과 이어지는 북구의 강동권 개발과 연계
  - 울산지역의 해양친수공간의 연속성 제고, 관광벨트 조성
- ◆지역 관광자원으로 활용하여 지역 관광산업 발전에 기여

동남해양권의 경우,

- ◆부산-울산-경주-포항으로 이어지는 광역적 해양관광축 조성 등으로 예상할 수 있을 것이다.

## 5. 결 론

최근, 많은 외국의 임해도시들은 해양친수공간개발에 심혈을 기울이고 있으나 삼면이 바다에 접해있는 우리나라는 천혜의 해양자원이 산재해 있음에도 불구하고 지금까지 국지적 연안역 개발만을 행하고, 주요 해안역 대부분은 생산공간 위주로 개발되어 해양친수공간개발이 활성화되지 못하고 있는 실정이다. 특히, 울산은 수려한 해양자연경관을 갖추고 있어 해양성 관광 및 친수공간개발을 통하여 지역발전을 도모할 수 있는 유리한 조건을 갖추고 있으나, 지역 내 해양친수공간의 특성 및 수요변화에 능동적으로 대응하지 못하여 성과를 거두지 못하고 있으며, 해양성 관광자원 개발 또한 매우 부진한 실정이다.

따라서, 울산의 해양친수공간개발 활성화를 통한 지역발전을 도모하기 위해선 장기적인 안목에서 다음의 요소들을 고려한 적극적인 정책적 대응이 필요하다.

먼저, 해양친수공간개발 계획을 수립할 때에는 여러 가지 환경변화에 대응할 수 있는 탄력성과 계획의 기본틀을 바꾸지 않고도 환경변화에 적응할 수 있는 선견성이 필요하다. 또 계획지 내에는 다양한 자연적, 사회적 지역특성이 존재하므로 이를 반영한 독창성의 창출이 반드시 요구된다. 이를 위해서는 제반 요인을 종합적으로 고려할 수 있을 통합적 관점이 필요하다. 이를 위해, 해양친수공간개발대상지가 될 해역 및 연안역에 대한 지형·지세조건, 기상·해상조건, 환경특성, 생태적 특성 및 사회·경제적 조건에 대한 정량적·정성적인 조사·분석이 필요하며, 이를 바탕으로 한 시설입지 관련과제, 문제점을 도출하여야 할 것이다. 한편, 시설계획에 있어서는 수요예측 등을 바탕으로 이용자의 동향을 파악하여 초기 시설규모를 결정하고 향후 확장계획을 수립하여야 한다. 또한

점적, 단일적인 시설입지를 피하여, 면적, 복합적인 시설입지를 도모함으로써, 시설의 집적도를 높여, 이용수요를 제고할 수 있는 환경을 제공할 수 있도록 하여야 할 것이다. 또한, 이러한 복합용도의 집적은 환경에 대한 지속적 배려를 가능케 하며, 더 나아가 인공적 개발에 의한 난개발을 방지함으로써 향후에도 개발과 보존이 적절히 공존하는 해양친수공간개발의 전형으로 자리매김 할 수 있을 것이다.

본 연구에서는 울산 해양친수공간의 바람직한 개발방안을 모색하기 위하여 국내해양 및 친수공간 이용 실태와 울산의 전반적인 해양 및 친수공간개발여건을 분석하고 그에 따른 문제점 파악과 대응방안을 간단하게 살펴보았으며, 향후 울산광역권의 해양친수공간개발을 통한 지역발전 방안을 강구하기 위해선, 보다 구체적·실천적 정책 방안에 대해 심층연구가 따라야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 권창기·정현욱, 2005. 지역발전을 위한 정주지개발전략, 한국지방자치연구, 통권 12호, 2005
2. 울산발전연구원, 2005. 2005~2006년 지역혁신포럼사업(울산동구 해양친수공간개발을 위한 지역혁신포럼사업) 제안자료. 울산발전연구원.
3. 이한석, 2005. 해양레저개발과 강동지역의 적용. 제3차 풍요로운 강동권 개발을 위한 지역혁신포럼 발표자료. 울산발전연구원
4. 이수정, 2002. 울산 해양관광 활성화 연구. 울산발전연구원
5. 진청, 2005. Waterfront 개발과 강동으로의 적용. 제2차 풍요로운 강동권 개발을 위한 지역혁신포럼 발표자료. 울산발전연구원
6. 한국관광연구원, 1997, 1998. 관광동향에 관한 연차보고서, 한국관광연구원
7. 황기형외, 1988. 국내 해양관광의 실태분석 및 발전방안 연구, 한국해양수산개발원.
8. 황기형·마문식, 1999. 국내 해양관광의 실태 및 진흥방안, 해양수산, 통권 174호, 1999.