

전략연구 2018-23

충남 新해양도시 개념 및 육성방안

김 종 화

연구 요약

1. 배경 및 목적

바다는 우리에게 경제적 가치로는 설명하기 어려운 다양한 혜택을 무궁무진하게 제공해 주는 공간으로 그 중요성을 더하고 있다. 최근 들어, 이렇게 중요한 바다의 가치를 깨닫고, 환경을 보전하면 합리적·효율적으로 이용하고자 하는 해양수산 정책들이 속속 추진되고 있다. 그리고 바다에 대한 이용 및 관리에 대한 국가차원의 관심이 높아지면서 각 연안에 위치한 지자체도 각자 자체적인 발전방안을 수립하여 지역의 미래 성장동력을 바다에서 찾고자 노력하고 있다. 하지만 수도권 인구의 과밀 해소 및 지방의 균형적 발전이라는 취지로 추진된 지방균형발전사업은 해양수산 혁신도시를 부산으로 지정하면서 관련 행정, 연구, 산업 등이 남동해안권으로 집중시켰다. 이는 바다가 삼면인 우리나라의 해역적 특성에 따른 차별성 및 지리적 입지를 고려하지 않은 것으로, 오히려 해양수산 분야에서 지역적 불균형을 초래하는 요인으로 지적될 수 있다. 그러므로 현재 부산을 중심으로 하는 남동해안권 외, 남서해안권, 동해안권, 서해안권 해역 및 연안이 고른 균형발전을 이룰 수 있도록 정책적 배려가 필요하다. 특히 각 해역별로 지역을 대표할만한 해양도시가 육성되어 있지 않아, 지역 해양수산의 성장과 발전을 견인할 수 있는 지렛대가 없는 상황이다.

따라서 본 연구에서는 각 해역의 차별적인 해양수산 성장 및 발전을 위해서는 지역별 거점 해양도시 육성이 필요하다는 전제 아래, 충남 서해안의 발전방안을 모색하고자 한다. 특히 최근 중국의 경제적·정치적인 부상과 함께 환황해권의 지정학적 중요성이 점점 강조되는 상황에서 국가 해양수산정책의 균형발전을 위한 서해안권 정책으로서 해양도시 조성의 필요성을 강조하고자 한다. 한편, 충남은 국가 서해안의 중앙에 위치하고, 서울·경기 수도권, 중국 산둥성과 지리적으로 인접하였음에도 불구하고, 부산, 인천과 같이 해양수산업이 집적화되어 있는 지역대표 해양도시가 부족한 현실에 있다. 이에 본 연구는 충남 서해안 연안도시(지역)를 지역거점 해양도시로 육성하기 위한 방향을 설정하고, 이를 통한 지역 성장동력 확보 및 일자리 창출 방안을 모색하고자 한다.

본 연구의 목적은 충남 서해안 연안도시를 지역거점 해양도시로 육성하기 위한 방안을 모색하는 것에 있다. 특히 해양관련 경제·산업, 국제교류, 역사·문화, 주거·생활 등의 활동이

어우러지는 연안공간으로서 ‘신해양도시’를 정의하고, 이를 조성하기 위한 해양도시 모델 및 육성방안을 제시한다.

2. 선행연구 검토

1) 해양도시에 대한 이론적 검토

해항도시(海港都市)는 항구도시라고도 하며, 임해도시 중 항만 기능에 크게 의존하는 교역 도시를 의미한다. 우리나라의 주요 해항都市는 부산, 인천이 대표적이고, 선행연구에서도 주로 부산과 인천을 대상으로 하는 연구가 많았다. 우양호a(2009)는 1980~2008년간 우리나라 해항都市의 역사적 발달과정을 도시성장의 다양한 이론을 적용하여 분석하였다. 우양호b(2009)는 우리나라의 부산과 인천을 대상으로 해항都市의 경제성장에 영향을 미치는 항만의 장기적인 효과 및 그 주요 요인을 분석하였다. 강운호 외(2013)는 부산을 대상으로 해항都市의 경제성장에 영향을 미치는 해양산업의 장기적인 효과 및 주요 요인을 분석하였다. 김상구(2012)는 해항都市인 중국 대련항과 부산항을 비교하여 두 도시 지역주민의 삶의 질 간의 관계를 분석하였다.

연안都市는 주민의 삶의 질을 높여주는 친수공간으로서 상당한 의미가 있다. 수변공간으로서의 개발방향 및 정책에 대한 연구가 진행되어 왔다. 최도석(2003)은 수변공간으로서 워터 프론트(water front)의 중요성을 언급하고, 외국 선진사례를 분석하여 부산 임해역 개발의 문제점을 도출하였다. 이명권(2008)은 연안역에 입지하는 주거단지 생활자의 거주환경 만족도를 측정하였다. 정진성 외(2011)는 함부르크 하펜시티의 수변공간 개발을 통한 도시재생 사업을 분석하여 부산 북항 재개발 사업의 시사점을 도출하였다. 김나영(2014)은 수변공간 개발 사례를 통하여 문화·예술을 활용한 도시공간 재생의 의미를 찾고자 하였다.

연안都市와 관련된 연구 중 경제·산업적 측면에서는 ‘바다’라는 어메니티 자원을 활용한 해양관광 분야의 연구가 상당히 진척되어 왔다. 전동환 외(2009)는 해외 해양관광개발 사례로 필리핀을 방문하는 우리나라 관광객을 대상으로 해양관광에 대한 만족도 및 추천의도에 영향을 주는 요인을 도출하였다. 최창호 외(2013)는 우리나라 중소 해양都市의 크루즈관광 여건을 살펴보고 크루즈관광 활성화 방안을 모색하였다. 이영훈 외(2016)는 지역경제 활성화를

위하여 해양레저·관광·스포츠의 중요성이 점점 커지는 현실 속에서 강원도 동해안을 사례로 로컬 거버넌스 모델을 제시하였다. 이재형(2016)은 해항도시 부산의 해양관광 매력속성과 도시 이미지, 삶의 질 척도를 통하여 해항도시 부산이 가지고 있는 함축된 의미를 탐색하고, 해양관광 및 해양산업 활성화 방안을 제시하였다. 김남석(2017)은 해항도시 부산이 난개발과 불균형, 정책 오남용으로 도시 이미지가 심각하게 훼손됨을 지적하고, 이를 극복시키기 위하여 유사한 도시 이미지를 갖고 있는 샌프란시스코 사례를 차용하여 비교·분석하였다.

이와 같이 해항도시 연구는 크게 해항도시로서의 성장과정, 수변공간으로서의 개발방향 및 정책, 해양관광도시로서의 요건에 대한 연구가 주를 이루고 있다. 이러한 연구동향은 바다에 인접한 임해지역답게 관련 해양수산 분야가 성장하면서 형성되는 도시의 특성을 그대로 반영한 것이라고 할 수 있다. 해항도시는 항만을 중심으로 하는 산업도시로서의 모습을 보여주고, 수변도시(공간)는 임해지역의 정주여건, 여가 및 문화, 삶의 질 등을 반영하고 있다. 그리고 해양관광도시는 바다라는 어메니티 자원을 활용한 관광산업도시로서의 면모를 보여주고 있다.

2) 해항도시의 조작적 정의

해항도시의 사전적 의미는 바다 위 또는 바다 속에서 인간이 생활할 수 있도록 주거시설이나 공항, 바다공원 등을 만들어 해양공간을 육지처럼 활용하는 계획도시를 말한다¹⁾. 육상공간이 과밀화되고 도시인구가 거주할 수 있는 토지가 부족한 상황에서 해항도시 건설을 통하여 공간수요를 충족시킬 수 있으며, 도시 건설의 위치에 따라 해상도시, 해중도시, 해저도시로 구분할 수 있다.²⁾ 한편, 학계에서는 해항도시라는 용어를 종종 사용한다. 해항도시(sea-port city)는 항만도시라고도 할 수 있으며, 기본적으로 바다에 인접하면서 항만기능에 크게 의존하고 있는 교역도시를 말한다(정문수·정진성, 2008.; 우양호, 2012). 해안에 위치한 해항도시는 육지의 내륙도시와는 반대되고 강안의 하안도시와는 차별화되며, 항만을 중심으로 주로 교역과 교류가 발달하나 개방성을 갖고 있다(Slack & Wang, 2002; 우양호b, 2009; 우양호 외, 2018).

이처럼 바다에 인접한 도시는 그 바다를 어떻게 이용할지에 따라 도시의 성격이 달라지고,

1) 두산백과 in NAVER 지식백과, 해항도시

2) 두산백과 in NAVER 지식백과, 해항도시

이는 곧 지역의 산업과 연결 짓는 구조를 갖게 된다. 예를 들어 항만이 발달한 부산, 인천, 광양 등의 도시는 항만도시가 될 수 있고, 수산업이 발달한 통영, 여수, 태안 등은 수산도시, 해양관광이 발달한 강릉, 보령, 통영 등은 해양관광도시가 될 수 있다. 또 이러한 산업이 중복되고, 이 외에 다양한 산업이 결합된 형태의 복합산업도시가 될 수도 있다.

따라서 본 연구에서는 먼저 도시의 입지적 관점에서 해양도시를 바다에 인접한 연안에 위치한 도시라고 정의한다. 한편, 신해양도시는 ‘해양 및 연안지역에서 경제·산업, 국제교류, 역사·문화, 주거·생활 등의 활동이 어우러지는 사람이 사는 친수도시’라고 정의할 수 있다. 그리고 연안공간, 산업공간, 교류공간, 친수공간, 생활공간으로 관련지을 수 있다.

2. 충남연안의 역량

현재 우리나라의 해양국가 위상은 세계 10~12위권에 위치해 있으나, 아직까지 부산, 인천 등 연안 대도시를 제외하고는 해양산업 관련 물적·인적 인프라가 부족한 실정이다. 특히 연안 중소도시의 경우 대부분 수산업 중심의 산업기반으로 대단위 항만시설, 해양관광·레저 시설 등이 부족하고, 해양수산업 관련 대학 및 연구기관, 기업체 등도 입지해 있지 않아 지역 해양수산 발전기반이 취약한 상황이다.

전국적으로 연안지역은 11개 시·도, 27市, 29郡, 18區가 해당된다. 전남이 16개 시·군으로 압도적으로 많고, 다음으로 부산이 10개 군·구, 인천이 8개 군·구 순이다. 충남은 경남과 함께 총 7개의 연안 시·군이 위치해 있어 전국에서 4번째로 많은 연안 지자체가 위치해 있다.

1) 충남연안의 역량

우리나라 연안지역과 대비되는 충남연안의 객관적인 위치를 분석하면 다음과 같다. 첫째, 해양환경 분야를 살펴보면, ① 전국 해안선은 14,962.8km이다. 이 중 충남연안의 해안선 길이는 전국의 8.3%에 해당하는 1,242.0km로 3위에 위치해 있다. ② 전국적으로 해양보호구역은 27개소가 지정되어 있고, 이 중 충남의 해양생태보호구역은 습지보호구역 1개소(서천갯벌), 해양생태계보호구역 1개소(신두리사구 해역), 해양생물보호구역 1개소(가로림만 해역)가 지정되어 있다. ③ 전국 갯벌면적은 2,487km²이다. 이 중 충남연안의 갯벌은 357km²로 전국대비 14.4%를

차지하고 3번째로 많다. ④ 도서(섬)는 전국적으로 3,677개가 있으며, 이 중 충남연안에는 266개가 위치해 있어 전국에서 3번째로 많다. 충남연안의 도서(섬) 중 유인도서는 37개, 무인도서는 229개이다.

둘째, 연안지역 주민들의 정주여건을 살펴보면, ① 연안 시·도 11개 중 충남연안은 6번째로 인구가 많은 지역으로 974,445명이 거주하고 있다. ② 충남연안의 인구증가율은 2007년 대비 2017년 11.0%로 전국에서 5번째로 높다. ③ 연안지역의 고령화율은 충남이 17.2%로 전국 5위에 위치해 있다. ④ 연안지역 중 도시면적이 가장 넓은 곳은 전남연안으로 1,252.3km²이고, 충남연안은 488.4km²로 전국에서 4번째로 좁다. ⑤ 충남연안의 인구 10만 명당 문화기반시설 수는 55.1개, 사회복지시설 수는 133.3개가 있다. 그리고 인구 1천명당 사설학원 보유수는 8.1개가 있다.

셋째, 연안지역의 경제·산업 여건을 살펴보면, ① 연안지역의 GRDP는 2015년 기준으로 528.7조원이다. 이 중 경기연안이 111.4조원으로 가장 높고, 충남연안은 42.7조원으로 전국에서 3번째로 높다. ② 연안지역의 평균 재정자립도는 26.9% 수준이며, 충남연안도 이와 비슷한 27.6%로 전국에서 6번째로 높다. ③ 전국적으로 연안지역에는 총 468개의 산업단지가 입지해 있고, 이 중 충남연안에만 79개가 입지해 있어 전국 1위이다. ④ 연안지역의 사업체 수는 약 1백만 개이고, 이 중 충남연안에 72,489개가 위치해 있어 전국에서 7번째로 많다.

넷째, 연안지역의 해양수산 현황을 살펴보면, ① 전국의 항만 수는 총 60개이고, 이 중 충남연안에는 무역항 5개, 연안항 2개가 입지해 있다. ② 전국 마리나항만은 6개소이고, 예정구역은 58개소이다. 충남에는 마리나항만 예정구역이 7개소 있다. ③ 전국의 지정 해수욕장은 263개이고, 이 중 충남에는 33개가 소재하여 전국 3번째로 해수욕장이 많다. ④ 전국의 어항은 2,294개이고, 이 중 충남연안에는 101개의 어항이 있다. 국가어항 9개, 지방어항 28개, 어촌정주어항 24개, 소규모어항 40개가 위치해 있다. ⑤ 전국의 어가 수는 52,808호이고, 어가인구는 121,734명이다. 충남의 어가 수는 8,598호로 전국 2위이고, 어가인구는 18,114명으로 전국 3위이다. ⑥ 전국 수산물 생산량은 375만 톤이고, 생산금액은 8조6천억 원이다. 충남의 수산물 생산량은 16만 톤으로 전국 4위이고, 생산금액은 51백억 원으로 전국 6위이다. ⑦ 전국의 수산물 가공실적은 129만 톤이고, 이 중 충남의 가공실적은 58천 톤으로 전국 7위이다.

충남연안은 타 연안 시·도와 비교했을 때 전 분야에 걸쳐 대체적으로 3-5권에 속하고 있다. 특히 전국적으로 위상이 높은 분야는 해양환경 분야로서 서해안 특징인 리아스식 해안선

과 갯벌(습지), 도서(섬)를 보유하고 있고, 신두리사구, 가로림만 해역 등 해양생태·생물자원으로 높은 가치를 갖고 있다. 또 친수공간으로 전국 3번째로 많은 해수욕장을 보유하고 있고, 특히 대천, 춘장대, 무창포 등 수도권 관광객들이 즐겨 찾는 해수욕장이 위치해 있다. 반면, 해양환경과 대비되는 지표로서 전국연안 시·도 중 산업단지가 가장 많이 입지해 있기도 하다. 아산, 서산, 당진 연안에는 중공업이 발달해 있고, 보령, 당진, 태안, 서천 연안에는 화력발전소가 입지해 있다. 해양수산 분야에서는 어가 수 및 어가인구가 전국 2~3위권에 속하고, 수산물 생산량도 전국 4위이다. 그러나 전국연연과 비교하여 도시지역면적(8위), 상하수도 보급률(10위)은 하위권에 속하고 있고, 부산, 인천, 울산 등 연안도시와 비교하여 항만 SOC시설이 빈약하고 해운·항만·물류 산업이 발달하지 못한 실정이다.

2) 충남연안의 한계

충남연안은 전국연안 시·도 중에서 중상위권의 해양수산 역량을 보유하고 있다. 하지만 충남연안은 다음과 같은 한계와 문제점을 갖고 있기도 하다.

첫째, 다수의 해양오염원 존재하고, 해양쓰레기가 과다 유입되고 있는 지역이다. 충남 북부권의 대규모 석유화학단지, 서해안(태안, 보령, 서천 등)에 입지한 화력발전소, 천수만 일대의 축산폐수 등과 같이 연안 해양환경을 위협하는 부정적인 요인들이 존재하고 있다. 그리고 해양쓰레기가 매년 지속적으로 유입되면서 주민간 갈등이 유발되고, 관광객에게 나쁜 지역 이미지를 각인시켜주는 등 사회적 비용이 발생되고 있다.

둘째, 해양 기후변화 및 연안개발에 의하여 해양생태계가 변화하고 있다. 충남연안 바다의 수온 상승 등으로 아열대성 해양생물이 출현하고, 양식수산물의 폐사율이 높아지고 있다. 그리고 각종 쓰레기(오염물질) 배출 및 무분별한 어획으로 해양생태계가 교란되고 있다.

셋째, 수산자원 고갈 및 어촌 고령화·과소화가 심화되고 있다. 수산자원 고갈에 따라 수산업이 쇠퇴되고, 어촌 고령화·과소화로 지역 활력이 저하되고 있다. 이로 인하여 어촌 공동체가 붕괴되고 지역성장이 둔화되며, 어업·어촌의 문화와 유산이 소멸되고 있다.

넷째, 해양관광 소프트웨어 미비에 따른 특성화가 부족하다. 충남연안에는 35개의 지정 해수욕장이 있으나, 주로 대천, 무창포, 춘장대에 이용관광객이 집중되고 있다. 대천해수욕장의 머드축제는 세계적인 축제로 가능성을 인정받고 있으나, 그 외 대부분은 작은 중소규모 지역

축제로 마무리하고 있다.

다섯째, 해양수산 관련 인적·물적 인프라 부족하여 해양산업 육성에 한계를 갖고 있다. 기존 수산업, 해양관광업 중심의 해양산업 구조를 갖고 있어 해양바이오, 선박수리, 수산기자재, 스마트양식 등 해양신산업 기반이 부족하다. 충남도 내에는 해양수산관련 대학, 연구기관, 전문기관 등이 부재하여 해양수산 분야의 역량있는 인재를 확보가 어려워 고도화된 첨단기술을 활용한 해양수산 전·후방 산업을 육성하기에 한계가 있다. 또 물동량이 많은 국가 무역항이 부재하여, 지역 물류산업의 여건 및 기반이 취약하다.

여섯째, 충남에는 서해안권을 대표할 수 있는 해양도시가 부재하다. 충남은 국토의 서해안권 중심에 위치한 광역도로서 아시아 평화공동체를 구성하고 동북아 국가와 교류의 폭을 넓히는 ‘환황해권’의 중심 지자체로서 구심점 역할을 충분히 수행할 수 있다. 그러나 충남도 차원의 적극적인 해양수산관련 투자와 지정학적 이점에도 불구하고, 아직까지 충남연안에는 환황해시대를 대표하는 ‘해양도시’라고 이름을 붙일 수 있는 연안도시가 부재한 실정이다.

4. 충남 연안주민의 인식조사

충남연안 주민들의 의견을 수렴하여 거주 및 생활 만족도, 해양도시 조성에 대한 인식을 분석하였다. 본 조사는 충남연안 6개 시·군 인구에 비례하여 총 550명을 대상으로 조사하였다. 조사기간은 2018년 9월에 한 달간 일대일 대면방식으로 실시하였다.

연안주민들의 생활 만족도 및 해양도시 인식 등의 결과를 바탕으로 시사점을 도출하면 다음과 같다. 우선, 현재 연안지역 주민들의 생활 만족도 및 정주인식에 대한 시사점을 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 충남연안에 거주하는 주민들 대부분은 현재 생활에 큰 불편함을 느끼지 못하고 있다. 현재 생활 전반, 주거여건 및 환경에 대한 부정적인 응답비율이 각 18%였으나, 긍정적인 응답비율은 각 33~40%로 나타났다. 그리고 현재 생활과 비교하여 향후 만족도도 ‘보통’이라는 중립적인 의견이 52%를 차지하여, 큰 불편함은 없으나 큰 기대도 없는 것으로 나타났다.

둘째, 연안지역 생활에서 가장 좋은 점은 해양 자연환경 및 깨끗한 공기, 다양한 친수공간 등 거주·생활환경에서 얻을 수 있는 쾌적함과 여유로움 등으로 나타났다. 응답자는 바닷가와 인접한 자연환경(484명), 맑고 깨끗한 공기(430명), 다양한 친수공간(363명)이 연안지역에서 사

는 가장 좋은 장점이라고 꼽았다.

셋째, 연안지역 생활에서 가장 나쁜 점은 의료시설, 쇼핑·문화시설 등이 부족하다는 의견이 많았다. 응답자는 의료시설 부족(358명), 쇼핑·문화시설 부족(298명), 낙후된 주거환경(234명), 불편한 교통(189명) 등 일상생활에 필요한 의료, 교통, 문화 등의 시설이 부족하다고 응답하였다.

넷째, 연안지역에서 거주하는 가장 큰 이유는 고향이기 때문이고, 부모·친구·이웃이 있기 때문이라는 의견이 많았다. 연안지역에서 어업활동, 서비스업·관광업 등 경제적 이유보다는 본인이 태어나고, 가족·지인이 많은 익숙한 공간이기 때문에 거주한다는 의견이 많았다.

다음으로 충남연안 주민들이 생각하는 ‘해양도시’ 이미지 및 기대감에 따른 시사점을 제시하면 다음과 같다. 첫째, 충남연안 주민들은 우리나라에 해양도시가 존재한다고 생각하고 있으며, 그곳은 부산과 인천이라고 답하였다. 응답자의 96%가 해양도시가 있다고 응답하였고, 해양도시는 부산(30%), 인천(20%), 여수(13%) 순이라고 하였다.

둘째, 충남 서해안을 대표하는 해양도시로는 보령, 태안이라는 의견이 많았다. 응답자는 보령(39%), 태안(28%)이 충남연안을 대표하는 해양도시라고 답하였다.

셋째, 충남연안 주민들이 생각하는 해양도시는 수산업 및 해양관광업이 활성화되는 도시라는 의견이 많았다. 응답자는 ‘수산업이 활성화된 도시’ 330명, ‘해양레저·스포츠가 활성화된 도시’ 272명, ‘해변공원, 해수욕장 등 친수공간이 조성된 도시’ 242명 등 수산업과 해양관광업 분야에 특화된 도시가 해양도시라고 답하였다.

넷째, 현재 거주하고 있는 연안지역을 해양도시라고 생각하고 있으며, 향후 해양도시가 되기 위해서는 수산업과 해양관광업을 육성해야 한다고 답했다. 응답자의 88%는 현재 거주하고 있는 연안지역도 해양도시라고 볼 수 있으며, 향후 좀 더 해양도시로서 면모를 갖추기 위해서는 해양레저산업(380명), 수산업(379명) 등을 육성해야 한다는 의견이다.

다섯째, 충남연안 주민들은 해양도시가 조성되면 생활 만족도가 향상될 것으로 기대하고 있다. 응답자의 93%가 해양도시가 조성되면 생활 만족도가 높아질 것으로 예상하고 있다. 그리고 의료시설 부족(403명), 쇼핑·문화시설 부족(382명), 불편한 교통문제(350명), 낮은 소득 및 경제활동 제한(330명), 낙후된 주거환경(320명) 등이 개선될 것으로 기대하고 있다.

여섯째, 충남연안 주민들은 향후 해양도시가 조성되면 항만, 수산, 해양관광 등 해양산업 육성을 위하여 노력해야 한다고 답하였다. 응답자는 평균 4.53점으로 해양산업 육성이 가장 필요

하다는 의견이다.

일곱째, 해양도시 조성을 위해서는 현재 연안도시를 리모델링하거나 도시재생의 관점으로 접근해야 한다는 의견이 많았다. 응답자의 39%는 도시 리모델링이나 도시재생의 방식으로 추진해야 한다는 의견이고, 현재 연안도시의 형태 및 규모를 그대로 유지하자는 의견도 36%이었다.

여덟째, 해양도시 조성정책은 국가 및 충남도가 추진해야 되고, 그 주체는 광역 및 기초 지자체가 중심이 되어야 한다는 의견이 많았다. 해양도시 조성정책을 국가(중앙정부)가 추진해야 한다는 의견이 36%, 광역지자체(충남도)가 추진해야 된다는 의견도 36%로 나타났다. 그리고 해양도시 조성을 위하여 광역 및 기초 지자체가 주도적으로 추진하고, 국가가 보조하는 형태로 가는 것이 가장 바람직하다는 의견이 49%로 가장 많았다.

5. 신해양도시 조성 및 육성방안

1) 신해양도시 논리 및 당위성

신해양도시를 조성하고 육성해야 하는 이유는 다양하나, 그 중에서 핵심적인 논리를 제시하면 다음과 같다. 첫째, 국토의 균형적 발전이 필요하다. 우리나라는 수도권으로 인구가 과밀하여 지역 균형발전을 저해하고, 수도권에 범죄, 오염 등의 도시문제가 발생하자, 이를 분산하기 위하여 공공기관 등의 지방 이전을 추진하는 혁신도시 사업을 추진해 왔다. 그러나 현재까지 추진되어 온 혁신도시 사업은 주로 내륙도시 중심으로 이루어져 대해양 진출의 창구로서 중요한 연안도시들이 상대적으로 소외받고 있다.

혁신도시는 공공기관 지방이전과 산·학·연·관이 서로 협력하여 최적의 혁신여건과 수준 높은 생활환경을 갖춘 새로운 차원의 미래형 도시라고 정의하고 있다.³⁾ 전국에 지정된 혁신도시시는 주로 내륙에 위치한 지역 또는 도시를 중심으로 조성되어 있다. 연안에 위치한 해양도시시는 부산혁신도시와 제주서귀포 혁신도시에 불과하다. 부산혁신도시시는 동삼지구, 해양수산물 클러스터를 조성하여 해양수산물 관련 연구기관 및 행정기관이 이전하였으나, 그 외의 문헌지구, 센텀지구, 대연지구는 금융, 영화, 영상 클러스터 또는 주거단지로 개발되었다. 제주서귀포혁

3) 혁신도시 시즌2 「<http://innocity.molit.go.kr/v2/>」

신도시는 해양수산과 연계성이 없는 국제교류, 교육연수, 기술연수, 공공업무 기관이 이전하여 연안의 지역적 특성이 반영되지 않았다.

이처럼 기존 혁신도시 사업은 내륙 중심의 도시건설 사업으로 연안지역에 대한 균형적 발전에 대한 배려가 부족하였다. 또 연안지역에 조성된 혁신도시도 부산 동삼지구를 제외하고는 해양수산의 특성을 제대로 반영하지 못하고 있다. 따라서 미래 국가의 균형적 발전과 잠재적 가치가 높은 성장산업 육성을 위해서는 연안지역을 중심으로 하는 신 해양도시 건설이 필요하다.

둘째, 국제화 시대에 대응하는 연안의 거점도시 조성이 필요하다. 교통과 통신이 발달하면서 국가 간의 물리적 거리가 점점 가까워지고 있으며, 경제·산업, 문화·예술 등 다양한 분야에서 국가 간 교류와 교역이 활발히 진행되고 있다. 특히 WTO, FTA와 같은 자유무역협정을 통하여 경제·산업 분야의 교역뿐만 아니라 인적 교류도 확대되고 있는 추세이다. 또 환황해권, 환동해권과 같은 국제적 관점의 지역별 공동체 조성을 통한 협력이 강화되고 있다. 이와 같은 국제적 교류·교역의 트렌드에 부합하기 위해서는 현재와 같은 내륙 중심의 도시로는 한계가 있다. 내륙도시는 철도, 도로와 같은 내륙교통망을 잘 갖추고 있어 국토 내에서는 이동이 편리하나, 대외로 진출할 수 있는 항만시설, 여객터미널 등이 부족하여 개방성에 한계가 있다. 또 내륙도시 인근에 공항을 건설하기 위해서는 주민들의 동의를 얻어야 하고, 사전에 소음, 교통체증 등에 따른 사회문제를 예방할 수 있는 조치가 필요하다. 또 공항은 주로 여객 중심으로 인적 교류가 가능하나, 수출입 화물 등의 물적 교역은 제한적이다. 따라서 대외적으로 개방성이 높고, 국제적 교류가 가능한 연안지역을 신해양도시로 개발하여 국제적인 거점도시로 육성할 필요가 있다. 또 최근 남북교류가 확대될 것으로 예상되는 상황 속에서 남북 교류 및 교역의 거점 연안도시를 육성하여 인적·물적 이동을 원활하게 촉진시킬 필요가 있다. 그리고 최근 부상하고 있는 환황해권, 환동해권에 대한 전략적 대응차원에서 해당 연안도시를 거점화함으로써 세계적으로 경쟁력을 갖춘 글로벌 해양도시로서 육성이 필요하다.

셋째, 바다가 삼면인 우리나라의 지리적 특성에 맞는 해양수산 개발정책이 전개되어야 한다. 혁신도시 사업 이후, 해양수산관련 공공기관은 대부분은 부산 동삼혁신도시로 집중되고 있다. 특히 한국해양과학기술원(KIOST), 한국해양수산개발원(KMI) 등 연구기관도 부산으로 집중되면서 지리적으로 멀리 있는 서해안, 동해안, 남서해안 연안 및 해역에 대한 연구 공백이 발생되지 않을까 우려하는 시선도 존재한다. 또 현재 우리나라 해양수산정책이 부산, 경남, 전

남에 집중되어 있어 서해안 및 동해안에 대한 정책지원이 상대적으로 미흡한 실정이다. 따라서 해역별·지역별 특성에 부합하는 연구 및 정책지원으로 삼면이 골고루 발전할 수 있는 해양수산 선진국을 지향해야 할 것이다.

넷째, 국민소득 향상에 따른 국민의 생활상 변화에 부응해야 한다. 2017년 우리나라의 1인당 GDP는 29,744달러로 1953년 66달러에서 약 450배 높아졌고, 2018년에는 3만 달러를 달성할 것으로 기대하고 있다. 또 향후 5~10년 사이에 4만 달러도 가능할 것으로 예상되고 있다. 국민의 생활이 풍요로워짐에 따라 과거 국가경제 발전을 위한 일과 노동 중심의 삶에서 벗어나 여가, 문화, 예술을 즐기는 넉넉하고 여유로운 삶을 지향하는 사람들이 많아졌다. 바다는 이러한 국민의 변화된 요구 및 라이프 스타일에 부응할 수 있는 친수공간으로서 해수욕, 요트, 서핑, 스킨스쿠버 등 다양한 레저·스포츠를 제공해 줄 수 있다. 특히 과거 부유층의 상징인 크루즈, 요트, 레저보트, 서핑 등에 대한 사회적 관심이 높아짐에 따라 국가 정책적으로 크루즈 또는 마리나 항만, 요트클럽과 같은 마리나 시설을 확충하여 국민의 요구에 부응하고 있다. 신해양도시는 국민의 친수활동의 장으로서 해양관광 수요자의 요구에 부응하고, 이를 통한 지역경제 활성화에 기여할 수 있는 공간을 제공해 줄 수 있다.

다섯째, 연안지역의 가치를 보전하고, 주민의 정주여건 및 생활환경을 개선시켜야 한다. 현재 연안지역은 과거에 비하여 갯벌면적이 줄어들었고, 해안선이 후퇴하는 등 환경적 훼손이 심각한 상황에 놓여있다. 이는 기후변화, 자연재해 등의 영향에 의한 것도 있지만, 대부분은 사람들이 인위적으로 간척·매립하거나 골재, 모래 등 자원을 채취하고, 대형 리조트 등을 건설하는 개발행위에 따른 부작용이다. 신해양도시는 이러한 인위적인 해양환경 훼손을 최소화하고, 환경친화적인 친수공간을 조성하여 도시와 해양환경, 사람과 해양생물이 조화될 수 있는 도시로 조성해야 한다. 또 연안마을, 도서(섬) 등의 주민 불편을 최소화하고 정주여건, 거주시설, 생활환경을 개선하여 누구나 쾌적하고 안전하게 생활할 수 있는 연안 정주공간을 조성할 필요가 있다.

2) 신해양도시 모델 및 육성방안

(1) 신해양도시의 정의 및 키워드

본 연구에서는 해양도시를 ‘도시의 입지적 관점에서 바다에 인접한 연안에 위치한 도시’라고 정의하였다. 즉 해양都市는 해양수산 활동 및 자원에 기반하여 발달하는 연안에 인접해 있는 도시라고 간단히 말할 수 있다. 하지만 앞으로 정의될 ‘신해양도시’는 해양도시의 정의에 기반하되, 그보다 더 큰 의미를 함축하고 있다. 이는 국가의 미래 성장동력을 해양(바다)에서 찾고, 상대적으로 낙후되어 있는 연안지역의 균형발전을 통한 국민의 삶의 질 향상을 위한 방안으로 신해양도시가 제시되어야 하기 때문이다. 특히, 미래 성장동력으로 해양수산업업을 재조명하고, 이를 통하여 연안지역의 균형발전을 도모하는 정책적 도시로서의 면모를 갖추어야 한다. 또 중국의 일대일로(一帶一路), 유라시아와의 북방경제협력, 동남아 국가와의 신남방정책, 태평양 국가와의 환태평양 연계 등 국제적 정세에 선제적으로 대응할 수 있는 국제화된 도시로서 위상을 갖추어야 한다. 이러한 위상을 바탕으로 본 연구에서 ‘신해양도시’를 정의하면 다음과 같다.

첫째, 해양 및 연안의 다양한 지역을 포괄할 수 있는 연안공간이다. 국토가 반도인 우리나라의 특성 상 연안의 다양한 공간적 요소(연안도시, 어촌마을, 갯벌, 항만, 어항, 섬 등)가 포괄될 수 있는 연안공간으로서 국민들이 자유롭게 이용하고 이익을 얻을 수 있는 해양도시이다.

둘째, 국가의 미래성장과 국토의 균형발전을 위하여 해양수산업이 경제적 기반으로 조성된 산업거점이다. 해운·항만·물류, 해양관광·레저·스포츠, 수산업·수산업, 해양신산업 등 해양관련 산업을 통하여 연안지역의 경제발전을 선도할 수 있는 해양도시이다.

셋째, 대해양 진출을 위한 국제교류공간이다. 우리나라는 지정학적으로 중국, 일본, 러시아 등과 인접해 있고, 태평양을 사이에 두고 미국, 호주, 필리핀 등 여러 국가와 관계를 맺을 수 있는 위치에 자리 잡고 있다. 포화된 내륙도시의 인구과밀, 산업 집적에서 벗어나 세계시장으로 진출할 수 있는 국제도시로서 발전가능성이 높다.

넷째, 해양의 역사·문화, 휴양·치유, 여가·관광 등을 즐길 수 있는 친수공간이다. 주민들이 자연스럽게 바다와 어울리고, 이를 통하여 주민들이 자유롭게 휴식, 치유, 여가, 관광 등을 즐길 수 있는 공간 및 시설, 정책서비스를 제공하는 해양도시이다.

다섯째, 연안주민들의 삶의 터전으로 안전하고 편리한 생활공간이다. 사람이 거주하는 공간으로서 깨끗하고 청결한 생활공간이며, 마을, 직장, 학교 등 다양한 공동체가 있는 유기적 사회조직이다. 그리고 다양한 일자리, 문화, 여가, 복지, 교육 등의 사회·경제 활동이 왕성하게 일어나는 공간으로 주민들에게 안전하고 편리한 정주여건과 생활환경, 행정서비스를 제공해

줄 수 있는 공간이다.

이상을 바탕으로 신해양도시의 정의를 간단히 종합하면 ‘해양 및 연안지역에서 경제·산업, 국제교류, 역사·문화, 주거·생활 등의 활동이 어우러지는 사람이 사는 친수도시’라고 할 수 있다. 그리고 관련 키워드로 연안공간, 산업공간, 교류공간, 친수공간, 생활공간을 도출해 낼 수 있다.

(2) 신해양도시의 유형 및 모델

‘도시’라는 공간은 다양한 요소들이 결합해서 만들어지는 복합적인 공간으로 그 유형을 명확히 구분 짓기 어렵다. 하지만 ‘해양수산’이라는 키워드를 통하여 도시의 이미지를 그려보면, 해양도시가 갖고 있는 자원은 크게 공간·환경, 역사·문화, 경제·산업으로 구분하여 생각해 볼 수 있다.

① 해양 공간·환경은 연안 및 해역에 있는 개성 있고 웅장한 해안경관과 도서(섬), 다양한 해양생물 및 수산자원, 깨끗한 바닷물, 친수공간 등을 포괄한다. 도시환경은 항상 깨끗하게 유지되어야 하고, 인간이 인위적으로 변형시키거나 파괴하는 것은 지양되어야 한다. 현재 세대에 쾌적한 삶을 제공해주는 중요한 요소이나, 미래세대와도 공유할 수 있도록 유지해야 하는 중요한 자산이기도 하다. 또 수산자원을 어획하는 수산업, 환경·생태 자원으로 활용한 해양관광업 등의 기반이 되는 중요한 요소이다.

② 해양 역사·문화는 연안에서 사람이 거주하면서 생긴 사회적 관념과 의식, 사건, 교류 등이 시간을 타고 전해져 내려와 연안지역의 독특한 생활상, 관습·풍습, 사적·유적 등으로 남아 있는 전통적인 자산을 말한다. 그리고 인접 국가를 포함하여 여러 국가와 교류를 하면서 축적된 생활 및 관습 등도 포함될 수 있다. 또 현세대에 들어서 연안지역에서 행해지는 다양한 퍼포먼스도 문화가 될 수 있다.

③ 해양 경제·산업은 해양의 자원을 활용하여 주민들의 소득을 올리고 경제적으로 부유해질 수 있는 활동을 하는 것이다. 다양한 인적·물적 인프라 투자를 통하여 연안지역에 사람을 모이게 하고, 관련 전·후방 산업뿐만 아니라 도시 전체의 경제 활성화를 유도할 수 있다.

이러한 해양공간의 3대 자원과 주민들의 정주여건 및 생활환경이 결합하여 탄생될 수 있는 거주공간이 해양도시이다. 도시는 기본적으로 사람이 밀집하여 거주하는 곳이기 때문에 주거

공간이 확보되어야 하고 정주시설 및 생활환경 인프라 등이 구축되어야 한다. 이는 신해양도시의 필수조건으로서 해양공간이 갖고 있는 3대 자원이 결합된 형태가 신해양도시의 모습이라고 할 수 있다. 그리고 신해양도시는 3대 자원 중 어떤 특정한 요소만을 갖고 있는 것이 아니라 복합적으로 결합되어 있기 때문에 다양한 복수의 유형이 제시될 수 있다.

(3) 신해양도시 조성의 육성전략

신해양도시 육성전략을 단계별로 제시하면 다음과 같다. ① 지역 해양자원 및 역량에 대한 객관적 평가를 통하여 도시 유형을 분류해야 한다. 먼저 지역이 보유하고 있는 해양공간자원을 발굴하고, 관련된 지역 역량 및 한계를 분석해야 한다. 이를 통하여 지역에 맞는 신해양도시의 유형을 파악하고 선택해야 한다.

② 해양공간자원을 활용한 해양산업의 육성계획을 수립해야 한다. 지역의 풍부한 해양자원과, 해양산업으로 가장 발전가능성이 높은 분야를 선정하여 육성계획을 수립한다. 모든 해양자원을 활용하여 모든 분야를 발전시키는 것은 한계가 있으므로 발전가능성이 높은 분야에 대한 선택과 집중이 필요하다. 그리고 해당 산업에 대한 실현 가능성을 검토하고 실천방안을 모색해야 한다.

③ 신해양도시로 전환하기 위한 해양산업을 전략적으로 육성한다. 신해양도시로 거듭나기 위하여 선택한 해양산업을 적극적으로 육성하기 위한 인프라 투자를 이끌어 내고, 행정조직도 그것에 맞춰 개편해야 한다. 또 지역의 여건 및 현실, 주민들의 의견 등을 반영하여 체계적·합리적인 절차와 방법을 통하여 해양산업을 육성해야 한다.

④ 대내·대외적 협업 및 연계를 통하여 추진동력을 확보한다. 중앙정부, 충남도, 인근 시·군, 지역 내 관계기관, 주민들과의 협업관계를 형성하고, 민·관 인적 네트워크를 조직함으로써 추진동력을 확보해야 한다. 해당 시·군 혼자서는 감당하기 어려운 정책과제이므로 관련기관과의 적극적인 협력이 필요하고, 특히 지역주민들 및 시민사회의 참여를 유도해야 한다.

⑤ 신해양도시로서 정주여건 및 생활환경을 개선하고, 친수공간을 조성해야 한다. 해양산업 육성과 함께 선진화된 도시의 면모를 갖추기 위해서는 정주여건 및 생활환경을 함께 개선해야 한다. 사람들이 사는 도시이므로 주민들에게 깨끗하고 편리한 주거공간, 정주여건 및 생활시설 등을 제공해야 한다. 또 누구나 즐길 수 있는 친수공간을 조성하여 주민에게 쾌적한 환경과

즐거운 여가시설 등을 제공해야 한다.

⑥ 지역의 해양 역사·문화·민속 콘텐츠를 개발해야 한다. 지역주민이 함께 즐길 수 있는 지역성 반영된 해양 역사·문화·민속 콘텐츠를 개발함으로써 해양도시로서 위상을 높여야 한다. 또 이를 도시 브랜드, 도시 이미지와 연결시켜 해양도시로서의 소프트파워를 강화시켜야 한다.

⑦ 민·관 협치를 통하여 신해양도시의 위상을 정립하고 강화해야 한다. 지역 현안에 대한 해결방안을 모색하고 정책방향을 결정하는데 민·관 협치를 통한 상향식 의사결정이 이루어져야 한다. 또 민주적이고 합리적인 정책 의사결정을 통하여 모두가 납득 가능한 도시개발정책이 수반되어야 한다.

⑧ 신해양도시 정책의 지속성을 확보하고, 도시 범위를 확장해야 한다. 신해양도시는 정권이 바뀌어도 지속적으로 추진될 수 있도록 법·제도적 장치가 수반되어야 하고, 도시 구성에 따른 성과여부에 따라 도시의 규모, 사업 범위 등이 확장되어야 한다.

6. 신해양도시 조성정책 제언

충청남도과 연안 시·군이 신해양도시를 조성하기 위해서는 우선 국가사업으로 추진될 수 있는 정책적 공감대 형성이 필요하다. 단지 충남연안 발전을 위한 신도시 건설정책이 아닌 국토의 균형발전을 위하여 반드시 필요한 사업이라는 국민적인 공감대 형성이 필요하다. 이를 위해서는 충청남도과 충남연안 시·군뿐만 아니라 국가정책 입안자 및 전국연안 지자체의 적극적인 지지와 참여가 필요하다. 신해양도시 조성에 대한 사회적 공감대가 충분히 형성되었을 것으로 전제로 했을 때, 다음과 같이 정책을 제안할 수 있다.

첫째, 연안지역의 해양자원을 최대한 활용한 신해양도시를 조성해야 한다. 본 연구에서는 연안의 해양자원을 공간·환경, 역사·문화, 경제·산업을 제안하였으나, 공간의 특성 상 더 많은 해양자원을 존재할 수 있다. 해당 연안의 해양자원을 최대한 발굴하여 해양도시로서 고유성 및 독창성을 겸비한 신해양도시 조성이 필요하다.

둘째, 신해양도시 조성은 궁극적으로 주민들의 삶의 질을 향상시키는 것을 최우선으로 해야 한다. 해양산업 육성을 통하여 주민소득 향상 및 일자리 창출, 지역경제 활성화를 추구할 수 있다. 그러나 이러한 부(富)의 축적은 궁극적으로 주민들의 정주여건 및 생활환경 개선 등을

통한 전반적인 삶의 질 향상을 목표로 해야 한다. 도시는 기본적으로 사람들이 모여 거주하는 공간이고, 도시계획은 주민에게 좀 더 깨끗하고 안정적인 주거공간을 제공하기 위하여 수립되어야 하므로, 신해양도시도 이러한 도시의 기본적인 원칙을 벗어나면 안된다. 또한 주민들이 즐길 수 있는 다양한 친수공간을 확보하여, 주민들에게 여가·휴양·문화·관광 등 다양한 해양의 가치를 전달해야 한다.

셋째, 새로운 도시를 건설하기보다 기존 연안도시를 리모델링하거나 재생한다는 측면에서 접근해야 한다. 연안도시는 대부분은 연안 및 해역을 중심으로 항만산업, 관광산업, 수산업 등이 발달해 왔으며, 이미 관련 시설이 설치되어 있다. 또 해수욕장이나 해양관광지의 경우 식당업, 숙박업 등과 같은 서비스업이 발달되기도 하였다. 그렇기에 신도시 건설을 위하여 기존 시설 및 건축물을 철거하기 보다는 기존의 모습을 그대로 유지하면서 도시재생의 측면에서 접근하는 것이 경제적이나 당위성 측면에서 더 바람직하다. 또 연안지역은 대단위 건설공사를 할 경우 환경훼손의 우려가 크므로, 이 점도 적극 고려되어야 한다.

넷째, 현재의 국가정책과 연계하여 시너지 효과를 창출해야 한다. 기존에 건설된 혁신도시와의 연계성을 고려하여 신해양도시의 위치를 선정하고 추진해야 한다. 이미 전국 각지의 중요 포인트에 조성된 혁신도시와의 연계성을 고려하여 최적의 입지를 찾고, 내륙 거점도시와 연안 거점도시로 구분하여 상호보완적인 도시의 역할을 수행할 수 있도록 역할 분담이 필요하다. 그리고 향후에는 내륙 혁신도시와 연안 신해양도시를 묶어 광역 도시권으로 성장할 수 있도록 큰 비전을 설정해야 한다. 충남의 경우 내포신도시와의 연계성을 고려하여 신해양도시가 조성되어야 한다.

다섯째, 지방분권을 통한 신해양도시 건설을 지향해야 한다. 신해양도시는 지방분권의 원칙 아래 지역의 의견이 충분히 반영되어야 하고, 실질적인 조성은 지자체가 주도해야 한다. 국가가 정책적으로 신해양도시 건설에 대한 법·제도 등의 정비를 갖추어 주면, 그것을 실질적으로 추진하는 것은 광역 또는 기초 지자체되어야 한다. 국가는 신해양도시 건설 계획을 심의하고, 선정하며, 자금을 조달해주고 감독하는 역할만 담당하면 된다. 해당 연안 지자체가 자체적인 도시 계획을 수립하고, 이를 바탕으로 도시의 비전과 미래상, 정책방향 및 추진사업을 결정할 수 있도록 하여 실질적으로 신해양도시의 주체가 될 수 있도록 해야 한다. 만약 그렇지 않고 국가 주도로 추진된다면 전국의 신해양도시는 개성이 없는 똑같은 모습으로 조성될 가능성이 높다.

여섯째, 국제화 도시를 지향해야 한다. 연안도시(또는 항만도시)의 특징 중에 하나는 개방성이다. 항구를 통하여 다양한 인적·물적 자원이 교류·교역된다. 현대는 이동수단 및 통신의 발달로 전 세계가 하나의 생활권, 경제권으로 묶여있는 시대이고, 앞으로도 이러한 현상은 더 확대될 것이다. 따라서 앞으로 조성될 신해양도시는 국제화를 지향하는 도시로서 조성되어야 하고, 글로벌하게 성장해야 한다.

마지막으로 주민들의 의견을 수렴하고, 반영하는 상향식 신해양도시 조성정책이 추진되어야 한다. 어떠한 정책 사업이든 지역주민들에는 찬성과 반대가 있을 수 있고, 이로 인하여 지역사회 갈등이 유발될 수 있다. 특히 신도시 조성사업은 개발에 따른 투기를 불러들일 수 있고, 결국 기존 주민들은 거주할 수 없을 정도로 높은 지가를 형성할 수도 있다. 아무리 좋은 취지의 정책 사업이라도 기존 주민들의 지속적인 거주권이 보장되지 않고, 그들의 의견이 반영되지 않는다면 그 정책은 이미 추진동력이 상실된 것이다. 따라서 신해양도시 건설에는 주민들의 의견을 적극적으로 수렴·반영하고, 민·관 거버넌스를 통한 상향식 정책방식을 지향되어야 한다.

목 차

제1장 서론

1. 배경 및 필요성	1
2. 연구목적	2
3. 연구방향 및 전제	3
4. 연구범위 및 방법	4

제2장 선행연구 및 사례 검토

1. 선행연구 검토	6
1) 해양도시에 대한 이론적 검토	6
2) 우리나라 해양수산 정책방향	12
3) 해양도시의 조작적 정의	13
2. 해양도시 사례 검토	15
1) 세계 해양도시 사례	15
2) 해양도시 사례의 시사점	20

제3장 연안지역의 현황 및 충남의 역량

1. 글로벌 해양경제 및 연안도시	22
1) 해양경제 현황 및 전망	22
2) 연안도시 현황 및 전망	24
2. 연안지역 현황 및 충남의 역량	26
1) 우리나라 연안의 현황	28
2) 충남연안의 역량 및 한계	53

제4장 충남 연안주민의 인식조사

1. 응답자 속성	60
-----------------	----

2. 충남연안 주민의 생활 만족도	62
3. 해양도시 조성에 대한 인식	66
4. 해양도시 조성에 대한 연안주민 의식	73

제5장 신해양도시 조성 및 육성방안

1. 신해양도시 논리 및 당위성	76
2. 신해양도시 모델 및 육성방안	81
1) 신해양도시의 정의 및 키워드	81
2) 신해양도시의 유형 및 모델	84
3) 신해양도시 조성의 육성전략	87

제6장 정책 제언 및 결론

1. 정책 제언	89
2. 결론	91

참고문헌	94
부록1. 충남연안 시·군별 주민 생활 만족도 및 해양도시 인식	97
부록2. 신해양도시 개념을 적용한 시범모델 제시	115
부록3. 충남 해양도시에 관한 설문조사표	124

표 목 차

[표 2-1] 해양도시 관련 선행연구	11
[표 3-1] 세계 5대 해양도시	26
[표 3-2] 전국연안 지자체 현황	27
[표 3-3] 연안의 해안선 길이 (2014)	28
[표 3-4] 전국 갯벌면적 현황 (2013)	31
[표 3-5] 전국 도서현황 (2016)	31
[표 3-6] 충청남도 연안 시·군 인구 현황(2017)	33
[표 3-7] 연안지역 산업단지 현황 (2018.8)	45
[표 3-8] 충남연안 산업단지 현황 (2018.8)	45
[표 3-9] 충남 이용관광객 상위 5위 해수욕장 (2016)	50
[표 3-10] 전국 어가 수 및 어가인구	51
[표 3-11] 충남연안의 위치	56
[표 3-12] 충남연안 시·군의 해양수산 동향	58
[표 4-1] 응답자의 속성	61
[표 5-1] 어촌 정주 인프라 현황	81
[표 5-2] 신해양도시의 정의 및 키워드	84
[표 5-3] 충남연안 도시의 유형 분류	86
[표 부록2-1] 보령시 산업별 사업체 현황	116
[표 부록2-2] 보령시 해수욕장 이용관광객 수 (2014~2016)	117
[표 부록2-3] 보령시 어가 수 및 어가인구 현황 (2011~2015)	118
[표 부록2-4] 보령시 수산물 생산량 및 생산금액 (2012~2016)	118

그림 목 차

[그림 1-1] 연구체계	5
[그림 2-1] 싱가포르항 전경	17
[그림 2-2] 스웨덴 말뫼 전경	18
[그림 2-3] 독일 함부르크 하펜시티 전경	20
[그림 3-1] 해양경제 부가가치 분야별 비중 (2010)	22
[그림 3-2] 해양경제 부가가치 분야별 비중 전망 (2030)	24
[그림 3-3] 세계 10대 도시	25
[그림 3-4] 연안의 범위	29
[그림 3-5] 우리나라 해양보호구역 현황	30
[그림 3-6] 우리나라 연안지역 인구 현황(2017)	32
[그림 3-7] 우리나라 연안지역 인구 수(2017)	33
[그림 3-8] 우리나라 연안지역 인구증감률(2017)	34
[그림 3-9] 연안지역 고령화 인구비율(2017)	35
[그림 3-10] 연안지역 도시지역면적(2017)	36
[그림 3-11] 연안지역 인구 10만 명당 문화기반시설 수(2016)	37
[그림 3-12] 연안지역 문화기반시설 수 분포(2016)	37
[그림 3-13] 연안지역 사회복지시설 수(2017)	38
[그림 3-14] 연안지역 사설학원 수(2017)	39
[그림 3-15] 연안지역 상하수도 보급률 (2016)	40
[그림 3-16] 연안지역 상하수도 보급률 분포 (2016)	41
[그림 3-17] 연안지역 GRDP (2010&2015)	42
[그림 3-18] 연안지역 GRDP 증감률 (2010&2015)	42
[그림 3-19] 연안지역 재정자립도 (2018)	43
[그림 3-20] 연안지역 재정자립도 (2018)	44
[그림 3-21] 연안지역 사업체 수 (2016)	46
[그림 3-22] 전국 항만 위치도 (2016)	47

[그림 3-23] 충남 향만 위치도 (2016)	48
[그림 3-24] 충남권 마리나항만 예정구역	49
[그림 3-25] 전국 해수욕장 현황 (2017)	49
[그림 3-26] 전국 어항 현황 (2016)	50
[그림 3-27] 우리나라 수산물 생산량 (2017)	52
[그림 3-28] 우리나라 수산물 생산금액 (2017)	52
[그림 3-29] 우리나라 수산물 가공실적 (2017)	53
[그림 5-1] 혁신도시 지정 현황	77
[그림 5-2] 환황해권 및 환동해권 범위	78
[그림 5-3] 해양수산관련 기관의 위치	79
[그림 5-4] 우리나라 해양관광 참여 형태	80
[그림 5-5] 신해양도시의 구성요소	85
[그림 5-6] 신해양도시의 육성전략	88
[그림 부록2-1] 보령시의 지리적 위치	115
[그림 부록2-2] 보령시 수산가공품 생산고 (2012~2016)	119

제1장 서론

1. 배경 및 필요성

우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸인 반도국가로서 과거부터 바다를 이용해 왔다. 바다에서 다양한 수산물을 공급받았고, 쾌적한 환경 및 우수한 경관으로 심미적 감성과 활동적인 레저·스포츠의 공간을 제공받았다. 또 바다의 뱃길을 통하여 타 국가와의 교역이 활성화되어 산업을 부흥시킬 수 있다. 이외에 다양한 해양생물자원과 갯벌, 도서(섬) 등의 생태자원은 우리의 삶의 질을 높이는 중요한 매개로서 활용되고 있다. 이와 같이 바다는 우리에게 경제적 가치로는 설명하기 어려운 다양한 혜택을 무궁무진하게 제공해 주는 공간으로 그 중요성을 더하고 있다.

최근 들어, 이렇게 중요한 바다의 가치를 깨닫고, 환경을 보전하면 합리적·효율적으로 이용하고자 하는 해양수산 정책들이 속속 추진되고 있다. 연안의 이용행위 및 환경보전을 통합적으로 관리하는 연안통합관리계획이나, 연안바다의 공간계획을 수립하고 그 용도에 맞게 해양공간을 활용하는 해양공간계획이 대표적인 예이다.⁴⁾ 이와 같이 바다에 대한 이용 및 관리에 대한 국가차원의 관심이 높아지면서 각 연안에 위치한 지자체도 각자 자체적인 발전방안을 수립하여 지역의 미래 성장동력을 바다에서 찾고자 노력하고 있다.

하지만 수도권 인구의 과밀 해소 및 지방의 균형적 발전이라는 취지로 추진된 지방균형발전 사업은 해양수산 혁신도시를 부산으로 지정하면서 관련 행정, 연구, 산업 등이 남동해안권으로 집중시켰다.⁵⁾ 이는 바다가 삼면인 우리나라의 해역적 특성에 따른 차별성 및 지리적 입지를 고려하지 않은 것으로, 오히려 해양수산 분야에서 지역적 불균형을 초래하는 요인으로 지적될 수 있다. 그러므로 현재 부산을 중심으로 하는 남동해안권 외, 남서해안권, 동해안권, 서해안권 해역 및 연안이 고른 균형발전을 이룰 수 있도록 정책적 배려가 필요하다. 특히 각 해역별로 지역을 대표할만한 해양도시가 육성되어 있지 않아, 지역 해양수산의 성장과 발전을 견인할 수 있는 지렛대가 없는 상황이다.

4) 연안통합관리계획은 연안관리법('09.6), 해양공간계획은 해양공간계획 및 관리에 관한 법률(' 19.04)에 의함

5) 부산 영도(동삼혁신도시)에는 한국해양수산개발원, 한국해양과학기술원, 국립해양박물관, 국립해양조사원 등 해양수산부(세종)를 제외하고는 대부분 부산으로 이전함

따라서 본 연구에서는 각 해역의 차별적인 해양수산 성장 및 발전을 위해서는 지역별 거점 해양도시 육성이 필요하다는 전제 아래, 충남 서해안의 발전방안을 모색하고자 한다. 특히 최근 중국의 경제적·정치적인 부상과 함께 환황해권의 지정학적 중요성이 점점 강조되는 상황에서 국가 해양수산정책의 균형발전을 위한 서해안권 정책으로서 해양도시 조성의 필요성을 강조하고자 한다.

현재 충남 서해안은 부산, 인천, 평택, 광양과 같은 항만·물류 인프라가 부족하고, 주로 전통적인 수산업과 해수욕장 중심의 해양관광업이 발달되어 있다. 북부 연안지역은 주로 석유화학, 경공업 등이 발달하였고, 중·남부 연안지역은 전통적인 수산업과 해양관광업이 성행하고 있다. 또 연안 시·군이 동일한 해양수산 정책 및 사업을 경쟁적으로 추진하여, 각 분야별로 해양을 이용하는 이해관계가 상충하거나 지역 내 갈등이 유발되고, 각 산업별 기능이 분리되기도 한다.⁶⁾

한편, 충남은 국가 서해안의 중앙에 위치하고, 서울·경기 수도권, 중국 산둥성과 지리적으로 인접하였음에도 불구하고, 부산, 인천과 같이 해양수산산업이 집적화되어 있는 지역대표 해양도시가 부족한 현실에 있다. 이에 본 연구는 충남 서해안 연안도시(지역)를 지역거점 해양도시로 육성하기 위한 방향을 설정하고, 이를 통한 지역 성장동력 확보 및 일자리 창출 방안을 모색하고자 한다. 항만·물류, 수산, 관광 등 단일산업을 넘어 공간적 관점에서 다양한 산업이 공존될 수 있고, 주민들의 정주여건 및 생활환경 개선, 친수공간 확보 등이 가능한 미래 해양도시의 밑그림을 그려보고자 한다. 특히 해양의 공간·환경, 역사·문화, 경제·산업 등 3대 분야를 중심으로 검토하겠으나, 해양수산의 공익적 가치를 고려하여 지역주민에게 쾌적한 정주·주거 여건을 제공할 수 있는 친수공간으로서 도시의 역할 및 기능을 부여하고자 한다.

2. 연구목적

본 연구의 목적은 충남 서해안 연안도시를 지역거점 해양도시로 육성하기 위한 방안을 모색하는 것에 있다. 특히 해양관련 경제·산업, 국제교류, 역사·문화, 주거·생활 등의 활동이 어우러지는 연안공간으로서 ‘신해양도시’를 정의하고, 이를 조성하기 위한 해양도시 모델

6) 여기서의 산업은 항만·물류, 어촌, 수산, 관광 등을 말함

및 육성방안을 제시한다. 이를 위하여 해양수산 분야의 다양한 하드웨어·소프트웨어 자원이 하나의 공간에 집적되고 공존될 수 있도록 신해양도시 조성의 필요성 및 여건, 유형 등을 파악하였다. 그리고 지역 해양수산산업 육성 및 인적·물적 인프라 확충뿐만 아니라 정주여건, 생활환경, 문화·여가 등 도시로서의 기능을 부여한 지역발전 전략을 수립하였다. 특히 충남도 해양수산 분야의 현황 및 여건을 타 연안 시·도와 비교하고, 충남도내 6개 연안 시·군을 비교함으로써 충남도 전체의 해양수산 역량을 객관적으로 평가하였다.

3. 연구방향 및 전제

본 연구는 충남 해양수산 분야의 역량을 객관적으로 평가하고, 지역의 특성에 부합하는 신해양도시 모델을 제시하는데 있다. 이를 위하여 다음과 같은 연구방향을 제시한다.

첫째, 지역의 객관적인 역량을 평가하고, 그것에 부합하는 신해양도시 모델을 제안한다. 충남의 해양수산 역량은 부산, 인천, 전북, 경남 등과 비교하여 현저하게 뒤쳐져 있으나, 지역의 장점으로 강조될 수 있는 부분은 더욱 강화하고, 약점이 될 수 있는 부분은 보완할 수 있는 방안을 제시하고자 한다.

둘째, ‘해양수산’이라는 용어는 공간(해양)과 산업(수산)이 결합된 용어로서 공간에서 행해질 수 있는 산업을 강조하고 있다. 본 연구에서는 해양수산산업에 많은 부분을 할애했으나, 이를 통하여 파생될 수 있는 주민의 정주여건, 생활·환경, 문화·여가 등 삶의 질을 높일 수 있는 거주공간으로서 신해양도시를 지향한다. 그리고 친수공간 확대를 통한 주민의 생활 만족도 및 삶의 질 향상에 기여할 수 있는 도시를 그리고자 하였다.

셋째, 생산, 소비, 상업, 교역 등 도시의 다양한 기능을 최대한 발휘할 수 있는 공간으로서 신해양도시 모델을 제시한다. 도시는 자연환경, 인문·사회 여건, 경제·산업 발달정도 등에 따라 도시의 특정기능이 발달할 수 있다. 본 연구는 해양수산 분야에서 해당도시의 기능을 파악하고 발전할 수 있는 방안을 제시하고자 한다.

이상의 연구방향 외, 다음과 같은 전제도 설정한다. 신해양도시의 정의 및 유형은 해양의 공간·환경, 역사·문화, 경제·산업의 3대 분야를 고려하여 구분하였다. 해양·연안이라는 공간은 다양한 분야가 공존하여 얹혀있는 복잡한 곳이다. 따라서 해양·연안에서 행해지는 모든 활동과 자원을 고려할 수 없으므로, 본 연구에서는 해양의 공간·환경, 역사·문화, 경제·

산업을 해양자원이라는 명목으로 구분하였다. 또 사람들이 사는 도시의 관점에서 정주여건 및 생활환경을 결합시켜 신해양도시를 정의하고 유형을 분류하였다. 이와 같은 연구방향과 전체를 바탕으로 충남에 부합하는 신해양도시 모델을 제시하고자 하며, 그에 부합하는 충남형 해양도시의 모습을 그려내고자 하였다.

4. 연구범위 및 방법

본 연구는 충남의 신해양도시 조성 가능성을 모색하기 위하여 다음과 같은 연구범위를 설정하였다. 첫째, 내용적 범위는 충남연안의 현황 및 여건을 분석한 후, 지역 해양수산의 역량을 객관적으로 평가하고자 하였다. 그리고 공간·환경, 경제·산업, 역사·문화 등 해양자원의 3대 분야를 중심으로 기술하되, 주민의 정주여건, 생활환경, 문화·여가 등 주거공간으로서 기능에 부합되는 신해양도시의 모습을 제안하고자 하였다. 또 3대 자원을 중심으로 특정 분야가 발달한 신해양도시의 모습을 그려내고자 하였다.

둘째, 시간적 범위는 2018년을 기준으로 하였고, 가능한 2017년 자료를 사용하였다. 2017년 자료가 없을 시에는 가능한 최신자료를 활용하여 연구의 현실감을 높였다.

셋째, 공간적 범위는 충남 연안 6개 시·군을 대상으로 하였다.⁷⁾ 그러나 해양수산물 관련 현황 및 여건은 해양수산부 연안기본조사에 근거하여 아산시를 포함한 7개 시·군으로 분석하였다. 그리고 충남 연안·해역 중에서 가장 활동적인 보령시를 시범모델로서 부록에 제시하였다.

본 연구의 방법은 주로 문헌조사를 통한 사례연구와 주민을 대상으로 하는 설문조사로 이루어졌다. 먼저 아직 학술적으로 해양도시에 대한 정확한 개념이 정립되어 있지 않은 상황이기 때문에, 해양도시 및 신해양도시 등과 같은 관련용어에 대한 조작적 정의를 설정하였다. 그리고 국내외 문헌조사를 통하여 해외 해양(연안)도시의 사례를 살펴보고, 충남연안과의 접목방안을 모색하였다. 또 충남연안 주민들을 대상으로 정주여건, 주거환경, 경제·산업 등 생활만족도를 조사하고, 해양도시에 대한 인식 및 발전방향에 대한 의견을 수렴하였다. 그리고 마지막으로 부록에서는 본문에서 미처 다루지 못한 충남연안 시·군별 주민의 생활 만족도 및 해양도

7) 해양수산부 연안기본조사에 의하면 아산시도 연안지역으로 포함되어 있으나, 아산시는 방조제 건설 이후, 해양수산관련 활동이 전혀 이루어지고 있지 않아 주민들도 연안지역이라는 의식이 크지 않기 때문에 연안주민 설문조사 등에서는 제외하였음.

시 인식, 신해양도시의 개념을 적용한 시범모델 등을 제시하였다.

연구의 개요	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 배경 및 필요성 ▶ 연구 목적 설정 ▶ 연구방향 및 전제 ▶ 연구범위 및 방법
↓	
선행연구 및 사례 검토	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 선행연구 검토 <ul style="list-style-type: none"> - 해양도시에 대한 학술적 검토 - 우리나라 해양수산 정책방향 - 해양도시 및 신해양도시의 조작적 정의 ▶ 사례 분석 및 검토 <ul style="list-style-type: none"> - 싱가포르, 말뫼, 하펜시티
↓	
현황 및 역량 분석	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 글로벌 해양경제 및 연안도시. <ul style="list-style-type: none"> - 해양경제 현황 및 전망 - 연안도시 현황 및 전망 ▶ 연안지역 현황 및 충남의 역량 <ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 연안의 현황 - 충남연안의 역량 및 한계
↓	
연안주민 설문조사	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 충남연안 주민의 생활 만족도 ▶ 충남연안 주민의 해양도시에 대한 인식 ▶ 해양도시 조성에 대한 연안주민 의식
↓	
신해양도시 조성 및 육성방안	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 신해양도시 논리 및 당위성 ▶ 신해양도시 모델 및 육성방안 <ul style="list-style-type: none"> - 정의 및 키워드 - 유형 및 모델 - 육성전략
↓	
정책 제안 및 결론	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 정책방향 제시 ▶ 요약 및 시사점
부 록	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 충남연안 시·군별 주민 생활 만족도 및 해양도시 인식 ▶ 신해양도시 개념을 적용한 시범모델 제시 ▶ 충남 해양도시에 관한 설문조사표 제시

[그림 1-1] 연구체계

제2장 선행연구 및 사례 검토

1. 선행연구 검토

1) 해양도시에 대한 이론적 검토

연안에 위치한 도시의 연구는 해양도시, 해항도시, 항만도시, 해양관광도시 등 다양한 이름으로 도시를 정의하면서 연구되어 왔다. 도시를 정의하는 명칭은 다양하나, 입지조건으로 입해도시라는 것은 분명하다. 단지 차이가 있다면 해당 입해도시에서 특화된 해양 분야의 차별적 특징이 다를 뿐이다. 이러한 도시와 관련된 용어 중 가장 많이 등장하는 용어가 해항도시이다. 해항도시(海港都市)는 항구도시라고도 하며, 입해도시 중 항만 기능에 크게 의존하는 교역도시를 의미한다. 우리나라의 주요 해항도시는 부산, 인천이 대표적이고, 선행연구에서도 주로 부산과 인천을 대상으로 하는 연구가 많았다. 먼저, 우양호a(2009)는 1980~2008년간 우리나라 해항도시의 역사적 발달과정을 도시성장의 다양한 이론을 적용하여 분석하였다. 그리고 분석결과를 통하여 해항도시 성장을 설명할 수 있는 4개의 요인을 다음과 규명하였다. 첫째, 경제적 관점에서 2차(제조업)보다 3차 서비스 산업의 비중이 해항도시 성장에 유의한 영향을 미친다. 둘째, 생태·사회적 관점에서 사회복지시설, 중·고·대학교 학생 수가 해항도시 성장의 중요한 요인이었다. 셋째, 정치·행정적 관점에서 지방자치제도가 해항도시의 성장을 촉진시킨다. 넷째, 물리·환경적 관점에서 행정구역면적과 항만시설규모가 해항도시 성장에 유의한 영향을 미친다. 이 외에도 우양호는 다수의 논문을 통하여 해항도시 부산의 도시성장의 특성을 규명하고, 부산과 인천의 경제성장 요인을 분석하였으며, 해항도시의 네트워크 모델로서 아시아와 유럽의 사례를 비교하는 등 다양한 연구를 하였다.

우양호b(2009)는 우리나라의 부산과 인천을 대상으로 해항도시의 경제성장에 영향을 미치는 항만의 장기적인 효과 및 그 주요 요인을 분석하였다. 항만이 도시의 경제성장에 미치는 효과를 검증하기 위하여 해항도시의 경제성장이론과 각 영향변인들에 관한 논거를 살펴보고, 이를 토대로 항만시설, 항만인력, 입·출항 선박, 항만물동량, 항만비용, 항만산업에 관한 변수를 설정하였다. 이 과정에서 인구상황, 재정상황, 경기상황, 정치상황 등 외부변수가 통제되었

다. 연구결과를 살펴보면, 먼저 해항도시 부산과 인천의 사례에서 항만이 도시경제에 미치는 효과는 상당한 수준으로 나타났다. 우리나라에서 해항도시의 경제성장에 공통적으로 영향을 준 항만요인은 항만시설, 항만물동량, 항만산업이었다. 그리고 통제변수 중에서 재정상황으로서 국가보조금과 정치상황으로서 지방자치제가 경제성장에 유의미한 요인으로 나타났다. 또 각 도시별 경제성장에 영향에 차이를 보이는 변수로는 부산의 항만비용과 인천의 인구 상황으로 나타났다. 위의 세 개의 결과를 통하여 해항도시에서 항만이 경제적으로 기여하는 바가 크다는 것이 검증될 수 있었다.

강운호 외(2013)는 부산을 대상으로 해항도시의 경제성장에 영향을 미치는 해양산업의 장기적인 효과 및 주요 요인을 분석하였다. 부산시를 대상으로 수산업, 해운항만산업, 해양관광업, 조선업 등 해양산업이 해항도시의 경제성장과 어떠한 인과관계에 있는지 분석하였다. 이를 위하여 해항도시의 경제성장과 각 영향변인들에 대한 이론적 검토를 실시하고, 이를 토대로 수산, 해운항만, 조선, 해양관광, 도시재정, 인구, 정치 등에 관한 변수를 설정하였다. 그 결과, 해항도시 부산의 사례에서 해양산업이 도시의 경제성장에 미치는 효과가 상당한 수준인 것으로 나타났다. 그리고 수산업, 해운항만산업, 조선산업, 해양관광업 등 연구대상으로 삼은 모든 해양산업 분야가 해항도시의 경제성장에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 단, 도시 경제성장에서 해운·항만, 해양관광업, 조선업 등은 긍정적인 영향을 미치는 반면, 수산업은 부정적인 영향을 미치는 것으로 나타났다.

김상구(2012)는 해항도시인 중국 대련항과 부산항을 비교하여 두 도시 지역주민의 삶의 질 간의 관계를 분석하였다. 그 결과 부산항과 대련항은 삶의 질 측정지표인 도로 포장율과 주택 보급율, 그리고 인구 1인당 일반세출결산액, 제조업체 수, 제조업체 고용자 수, 교통사고 건수, 금융기관 수, 공원면적, 문화재 수, 복지비, 화재발생 건수 등에 공통적으로 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다.

한편, 연안도시의 주민의 삶의 질을 높여주는 친수공간으로서 상당한 의미가 있다. 이에 수변공간으로서의 개발방향 및 정책에 대한 연구가 진행되어 왔다. 먼저 최도석(2003)은 수변공간으로서 워터 프론트(water front)의 중요성을 언급하고, 외국 선진사례를 분석하여 부산 임해역 개발의 문제점을 도출하였다. 그리고 친수공간으로서 워터 프론트 개발을 위한 전제조건 및 필수 검토요소를 제시하였다. 전제조건은 지역 수변 자원관리를 통한 워터 프론트 공간 창출, 청정수질 확보 및 오염원의 최소화, 도시 경관계획 수립, 환경수용력을 고려한 개발, 워터

프론트 내 건축규제 및 사유화 금지, 지역 특성이 반영된 기능과 시설 구축, 임해부 가치 증진을 위한 해안매립 금지를 제시하였다. 필수 검토요소로는 철저한 방재계획, 수상 용도에 부합하는 시설입지 결정, 환경친화형 시설관리 지침 마련, 경관 창출을 위한 재료와 색채 조화, 수변 조망영역 확대 및 식재계획 수립, 수면 어메니티를 고려한 호안 디자인, 다양한 이벤트, 축제 등 소프트웨어 연출을 제시하였다.

이명권(2008)은 연안역에 입지하는 주거단지 생활자의 거주환경 만족도를 측정하였다. 워터프론트의 수요자 입장에서 주거단지 거주환경 만족도, 단지 내 각층별, 방위별, 위치별 쾌적성 등을 분석하였다. 그 결과, 첫째, 거주환경 만족도 순서는 남향, 남동향, 동향, 남서향 순이었으며, 남향, 남동향의 선호 경향이 절대적으로 우세한 것으로 나타났다. 둘째, 수요자는 방향보다 외부로의 조망을 더 선호하여 워터 프론트 주거단지에서 조망의 중요성을 확인하였다. 셋째, 공통적으로 경관이 잘 보이는 고층부에 대한 선호가 높은 것으로 확인되었다.

정진성 외(2011)는 함부르크 하펜시티의 수변공간 개발을 통한 도시재생 사업을 분석하여 부산 북항 재개발 사업의 시사점을 도출하였다. 하펜시티는 1990년 초 신항 개발과 함께 친수형 복합신도시로 주목받았고, 천혜의 자연환경을 바탕으로 다양한 해양문화 및 쾌적한 친수공간이 조성되어 유럽의 대표적인 해항도시로 거듭났다. 최근에는 선진화된 도시재생 사업을 통하여 21세기 도시 성장모델을 제시하면서 단순한 항만 중심의 상업도시가 아니라 환경재생, 여가·문화 확대, 노동의 질 개선 등 해항도시 주민들의 삶의 질 개선의 방향성을 보여주고 있다.

김나영(2014)은 수변공간 개발 사례를 통하여 문화·예술을 활용한 도시공간 재생의 의미를 찾고자 하였다. 특히 수변공간 개발에서 문화 정책 및 그 실현과정을 고찰하여 지역문화 활성화 방안을 모색하였다. 이를 위하여 수변공간을 둘러싼 역사적 건축물과 개성·매력적인 도시경관을 보유한 일본 요코하마의 사례를 분석하였다. 그 결과, ‘창조도시 요코하마’라는 도시 비전을 내세운 요코하마가 수변공간 주변의 독특한 역사 및 문화 자원을 활용하여 도시와 수변공간 재생을 추진하였고, 이는 30년 전부터 시작된 도시디자인 사업을 통하여 생활양식(일상생활, 문화, 예술), 도시기능(교통, 유통, 생산, 경제활동), 도시형태(건축, 공공공간) 등과 연계성을 강화하였기에 가능했던 것이라고 강조하였다.

마지막으로 연안도시와 관련된 연구 중 경제·산업적 측면에서는 ‘바다’라는 어메니티 자원을 활용한 해양관광 분야의 연구가 상당히 진척되어 왔다. 먼저 전동환 외(2009)는 해외

해양관광개발 사례로 필리핀을 방문하는 우리나라 관광객을 대상으로 해양관광에 대한 만족도 및 추천의도에 영향을 주는 요인을 도출하였다. 그 결과, 해양관광관련 중요도 요인은 해양관광 시설, 크루즈 환경, 해양관광 배후시설, 해양 이벤트, 해양 레포츠 등으로 요인화되었다. 그리고 해양관광관련 중요도 요인이 해양관광 만족도에 미치는 영향은 통계적으로 유의하였고, 크루즈 환경이 가장 큰 영향력을 갖고 있는 것으로 나타났다. 그리고 해양관광 만족도는 해양관광 추천의도에 통계적으로 유의한 것으로 나타났다. 이를 통하여 우리나라 관광객이 해외인 필리핀에서 해양관광을 향유하는 경우에도 국내관광과 동일한 결과를 도출할 수 있음을 확인하였다.

최창호 외(2013)는 우리나라 중소 해양도시의 크루즈관광 여건을 살펴보고 크루즈관광 활성화 방안을 모색하였다. 이를 위하여 전남 여수 사례를 바탕으로 항만 서비스, 교통 접근성, 도시 편의성, 관광활동 지원 등의 개선방안을 살펴보고, 이를 위한 각 분야의 실천과제를 제시하였다. 첫째, 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널 등을 포함한 항만서비스 개선이 필요하다. 그리고 크루즈선의 대형화 추세에 부응하고 정규항로 기항항이 되기 위해서는 크루즈전용부두의 접안능력을 확대해야 한다. 둘째, 교통 접근성 증진을 위하여 크루즈전용부두와 도시 및 지역 간과의 연계교통체계 정비가 필요하다. 또 배후도시의 편의성 확보를 위하여 고급호텔, 음식점 등 기반시설 확충도 요구된다. 셋째, 크루즈 관광객의 관심사에 부합되도록 지역의 독창적인 문화와 특화상품을 연계시킨 관광 콘텐츠의 개발이 필요하고, 기항지내에 쇼핑장소와 위락시설도 확보되어야 한다. 특히 짧은 체류시간에도 불구하고 높은 하선률을 유도할 수 있도록 관광상품 및 테마상품 개발이 필요하고, 공공기관 및 시민들의 크루즈관광에 대한 인식 제고가 이루어져야 한다.

이영훈 외(2016)는 지역경제 활성화를 위하여 해양레저·관광·스포츠의 중요성이 점점 커지는 현실 속에서 강원도 동해안을 사례로 로컬 거버넌스 모델을 제시하였다. 이를 위하여 이 해관계자간 갈등 예방·해소를 위하여 구체적인 협력방안을 강구하고, 관계자간 네트워크를 구축해야 한다고 했다. 또 동해안의 고유 자원을 최대한 활용하기 위하여 지역주민과 협력관계를 설정·유지하고, 의사결정 관계의 조정제도를 마련해야 한다고 제안하였다.

이재형(2016)은 해항도시 부산의 해양관광 매력속성과 도시 이미지, 삶의 질 척도를 통하여 해항도시 부산이 가지고 있는 함축된 의미를 탐색하고, 해양관광 및 해양산업 활성화 방안을 제시하였다. 이를 위하여, 먼저 성별 해양관광 매력속성, 도시 이미지, 삶의 질의 차이를 알아

보고, 전문분야별 해양관광 매력속성, 도시 이미지, 삶의 질의 차이를 분석하였다. 그리고 부산의 해양관광 매력속성, 도시 이미지, 삶의 질 간의 영향관계를 파악하였다. 그 결과 성별 해양관광 매력속성의 하위요인인 접근성 요인에서 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 그리고 해양관광 매력속성은 도시 이미지의 하위요인에 부분적인 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 도시 이미지의 하위요인인 현대성은 삶의 질의 하위요인인 건강요인과 경제요인에 긍정적인 영향을 미치는 것으로 나타났다. 해양관광 매력속성의 하위요인인 교육환경 요인은 삶의 질의 하위요인인 건강요인에 영향을 미치는 것으로 나타났다.

김남석(2017)은 해항도시 부산이 난개발과 불균형, 정책 오남용으로 도시이미지가 심각하게 훼손됨을 지적하고, 이를 극복시키기 위하여 유사한 도시 이미지를 갖고 있는 샌프란시스코 사례를 차용하여 비교·분석하였다. 우선 케빈 린치의 도시 형성 요소(통로, 교차점, 랜드마크)에 근거하여 부산의 ‘광안대교’, ‘해운대’, ‘여객터미널’과 샌프란시스코의 ‘골든게이트 브릿지’, ‘피어 39’, ‘페리빌딩’을 추출하고, 이를 해양관광콘텐츠 관점에서 비교·분석하였다. 이러한 분석를 통하여 세계적으로도 가장 성공한 해양관광도시 중의 하나인 샌프란시스코가 어떻게 해양관광 콘텐츠를 활용하고, 관광자원으로 재편했는지를 면밀히 파악하였다.

이와 같이 해양도시 연구는 크게 해항도시로서의 성장과정, 수변공간으로서의 개발방향 및 정책, 해양관광도시로서의 요건에 대한 연구가 주를 이루고 있다. 이러한 연구동향은 바다에 인접한 임해지역답게 관련 해양수산 분야가 성장하면서 형성되는 도시의 특성을 그대로 반영한 것이라고 할 수 있다. 해항도시는 항만을 중심으로 하는 산업도시로서의 모습을 보여주고, 수변도시(공간)는 임해지역의 정주여건, 여가 및 문화, 삶의 질 등을 반영하고 있다. 그리고 해양관광도시는 바다라는 어메니티 자원을 활용한 관광산업도시로서의 면모를 보여주고 있다. 위의 선행연구를 정리하면 아래 <표 2-1>과 같다.

[표 2-1] 해양도시 관련 선행연구

구 분		주요 내용
해항도시 성장과정	우양호a (2009)	1980~2008년간 우리나라 해항도시의 역사적 발달과정을 다양한 도시 성장 이론을 적용하여 분석함
	우양호b (2009)	우리나라의 대표적인 해항도시인 부산과 인천을 대상으로 경제성장에 영향을 미치는 항만의 장기적인 효과 및 그 주요 요인을 분석함
	강윤호 외 (2013)	부산을 대상으로 해항도시의 경제성장에 영향을 미치는 해양산업의 장기적인 효과 및 주요 요인을 분석함
	김상구 (2012)	해항도시인 중국 대련항과 부산항을 비교하여 두 도시 지역주민의 삶의 질 간의 관계를 분석함
수변도시 개발방향	최도석 (2003)	수변공간으로서 워터 프론트(water front)의 중요성을 언급하고, 외국 선진사례를 분석하여 부산시 임해역 개발의 문제점을 분석함. 그리고 친수공간으로서 워터 프론트 개발을 위한 전제조건 및 필수 검토요소 제시함
	정진성 외 (2011)	함부르크 하펜시티의 수변공간 개발을 통한 도시재생 사업을 분석하여 부산 북항 재개발 사업의 시사점을 도출함
	김나영 (2014)	수변공간 개발 사례를 일본 요코하마시를 대상으로 문화·예술을 활용한 도시공간재생의 의미를 찾고자 하였으며, 특히 수변공간 개발에서 문화 정책 및 그 실현과정을 고찰하여 지역문화 활성화 방안을 모색함
해양관광 도시 요건	최창호 외 (2013)	우리나라 중소해양도시의 크루즈관광 여건을 살펴보고, 크루즈관광 활성화 방안을 모색하기 위하여 전남 여수 사례를 바탕으로 항만 서비스, 교통 접근성과 도시 편의성, 관광활동 지원 등의 개선방안과 각 분야별 실천과제를 제시함
	이영훈 외 (2016)	지역경제 활성화를 위하여 해양레저·관광·스포츠의 중요성이 점점 커지는 상황에서 강원도 동해안을 사례로 로컬 거버넌스 모델을 제시함
	이재형 (2016)	해항도시 부산의 해양관광 매력속성과 도시 이미지, 삶의 질 척도를 통하여 해항도시 부산이 가지고 있는 함축된 의미를 탐색하고, 해양관광 및 해양산업 활성화 방안을 제시함
	김남석 (2017)	해항도시 부산이 난개발과 불균형, 정책 오남용으로 인하여 도시 이미지가 심각하게 훼손되어 있으므로, 이러한 문제점을 극복하고자 유사한 도시 이미지를 갖고 있는 샌프란시스코의 사례를 비교·분석함

2) 우리나라 해양수산 정책방향⁸⁾

해양은 무궁무진한 가능성과 잠재력을 갖고 있는 공간으로 예부터 해양을 지배하는 국가가 세계를 지배하였다. 과거 대영제국과 스페인, 포르투갈 등 유럽의 열강 등은 해양을 통하여 물자를 교역하고, 타 대륙에 진출하여 부와 힘을 축적할 수 있었다. 현대에 들어서도 해양은 한 국가의 국력을 축적하고 분출시키는 중요한 통로로서 그 중요성이 점점 커지고 있다. 이에 우리나라도 1996년 해양관련 행정업무를 통합하여 해양수산부를 신설하고, 이후 2008년 폐지되었다가 2013년 다시 부활시켜 해양관련 통합적 관리와 행정체계를 구축하고 있다.

문재인 정부에 들어서는 국정운영 5개년 계획의 100대 과제 중 해양수산 3대 과제로 ‘해양 영토 수호와 해양안전 강화’, ‘해운·조선 상생을 통한 해운강국 건설’, ‘깨끗한 바다, 풍요로운 어장’을 선정하였다. 그리고 일자리 창출, 4차 산업혁명 대응, 해양안전 강화, 관광복지 확대, 균형발전 및 살고 싶은 농어촌, 농어업인 복지 향상, 남북교류 및 경제외교 등 17개의 타 분야와 협력과제로 선정하였다. 이러한 국정과제를 바탕으로 최근 우리나라 해양수산 정책 방향을 살펴보면 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 해양수산의 공간적 영역을 확대하고, 해양산업의 다변화를 도모하였다. 기존 해양수산정책은 주로 바다가 중심이었으나, 최근에는 연안도시, 어촌·어항, 해양광구, 남극 등 공간적 영역이 확장되고 있다. 또 항만 재개발, 크루즈 및 마리나 산업 육성, 수산물 수출 확대, 스마트 양식판 등 해양수산관련 산업의 다변화를 통한 경제 활성화 및 일자리 창출을 도모하고 있다.

둘째, 국가적인 해운산업의 위기, 대형 해양 안전사고 발생, 수산업의 생산기반 약화 등 해양수산을 둘러싼 현안문제에 적극 대응하고 있다. 2017년 한진해운 법정관리로 국내 해운산업의 총체적 위기를 겪은 후, 해양진흥공사를 설립하여 해운산업의 재도약을 준비하고 있다. 그리고 대형 해양안전사고가 계속 발생함에 따라 해양경찰청을 부활시키고, 국민이 보다 안전하게 바다를 이용할 수 있도록 해양안전관련 제도를 개선·보안하고 있다. 또 연안오염, 자연재해, 기후변화, 수산질병, 불법어업 등으로 수산자원이 점점 고갈됨에 따라 양식어업 육성, 수산물 유통체계 개선 등 안정적인 수산물 공급체계를 구축하였다.

셋째, ‘재조해양’의 기치아래 사람과 자본이 모이는 글로벌 혁신형 해양수산업을 육성하고

8) 해양수산부(2018), ‘해양수산부 2018년 업무계획’ 참고 작성

있다. 해운·조선업 부활을 위한 ‘한국해양진흥공사’를 설립하고, 스마트 해산물류 시스템을 구축하고 있다. 그리고 수산업 고부가가치화를 위하여 자동화·지능화된 스마트 육상 양식 단지를 조성하고 있으며, 참다랑어의 상업적 출하, 수산물 수출가공클러스터 조성, 해외 수출 지원센터 확대, 산지거점형 유통센터 및 소비지 분산물류센터 설립 등을 추진 중에 있다. 또 해양신산업 육성을 위하여 해양심층산업 클러스터를 조성하고, 해양바이오뱅크 구축 등도 추진하고 있다.

넷째, 연안·어촌을 개발하고, 어장을 깨끗하고 풍요로운 공간으로 조성하고 있다. 낙후된 소규모 어항·포구를 선진국형으로 재창조하기 위한 어촌 뉴딜 300을 추진하고, 어촌계 진입 장벽 완화를 위한 수협법 개정과 수산직불금 지급대상을 확대하고 있다. 그리고 지속가능한 연근해 어업을 육성하기 위하여 명태 자원을 회복시키고, 대량육성 체계를 구축하였다. 또 소비자에게 안전한 먹거리를 공급하기 위하여 천일염, 절임류 가공식품의 원산지표시, 수산물 생산이력제 의무화, 친환경 수산물 육성 등을 추진하였다.

다섯째, 해양관광의 대중화 및 다변화를 추구하고 있다. 국민소득 4만달러 시대의 마리나 대중화에 대비하여 맞춤형 항로 개발 및 거점 마리나 항만을 조성하였다. 그리고 미래 고부가가치 산업인 크루즈 산업을 육성하기 위하여 크루즈 항로 및 시장의 다변화, 크루즈관련 인프라 확충 등을 추진하고 있다. 또 스킨스쿠버 등 레저산업 육성을 위한 해중경관지구 지정 및 해안누리길 테마코스 개발 등을 추진 중이다.

여섯째, 해양영토 수호 및 안전한 바다를 실현하기 위하여 노력하고 있다. 독도 등 해양영토 관리기반을 강화하고, 관련 인프라를 구축하였다. 중국어선의 불법조업을 근절하기 위하여 어업지도선을 신규 투입하고 단속인력을 확충하였다. 그리고 어선 안전규정을 강화하고, 노후 항만시설에 대한 안전진단 등을 통하여 해양안전 확보에 총력을 기울이고 있다.

3) 해양도시의 조작적 정의

해양도시의 사전적 의미는 바다 위 또는 바다 속에서 인간이 생활할 수 있도록 주거시설이나 공항, 바다공원 등을 만들어 해양공간을 육지처럼 활용하는 계획도시를 말한다⁹⁾. 육상공간이 과밀화되고 도시인구가 거주할 수 있는 토지가 부족한 상황에서 해양도시 건설을 통하여

9) 두산백과 in NAVER 지식백과, 해양도시

공간수요를 충족시킬 수 있으며, 도시 건설의 위치에 따라 해상도시, 해중도시, 해저도시로 구분할 수 있다.¹⁰⁾ 한편, 학계에서는 해항도시라는 용어를 종종 사용한다. 해항도시(sea-port city)는 항만도시라고도 할 수 있으며, 기본적으로 바다에 인접하면서 항만기능에 크게 의존하고 있는 교역도시를 말한다(정문수·정진성, 2008.; 우양호, 2012). 해안에 위치한 해항도시는 육지의 내륙도시와는 반대되고 강안의 하안도시와는 차별화되며, 항만을 중심으로 주로 교역과 교류가 발달하거나 개방성을 갖고 있다(Slack & Wang, 2002; 우양호b, 2009; 우양호 외, 2018). 우리나라의 대표적인 해항都市는 부산, 인천, 울산 등이 속한다(우양호 외2018). 이와 같이 해양도시와 해항都市는 도시의 입지조건으로 분류되는 동시에 해양 또는 항만으로 통하여 관련 산업이 파생되는 해양경제도시라고 할 수 있다. 또 일부에서는 연안에 위치한 도시를 경제·산업적 관점에서 해양관광도시, 해양레저도시, 수산도시, 해양생태도시 등으로 구분하기도 한다. 이는 ‘해양’이라는 공간에 주목하여 그 안에서 발생하는 다양한 경제·산업적 활동을 반영한 것이다. 최근에는 지속가능한 해양환경의 중요성이 강조되면서 해양생태도시라는 용어도 종종 사용되고 있다.

이처럼 바다에 인접한 도시는 그 바다를 어떻게 이용할지에 따라 도시의 성격이 달라지고, 이는 곧 지역의 산업과 연결 짓는 구조를 갖게 된다. 예를 들어 항만이 발달한 부산, 인천, 광양 등의 도시는 항만도시가 될 수 있고, 수산업이 발달한 통영, 여수, 태안 등은 수산도시, 해양관광이 발달한 강릉, 보령, 통영 등은 해양관광도시가 될 수 있다. 또 이러한 산업이 중복되고, 이 외에 다양한 산업이 결합된 형태의 복합산업도시가 될 수도 있다.

따라서 본 연구에서는 먼저 도시의 입지적 관점에서 해양도시를 바다에 인접한 연안에 위치한 도시라고 정의한다. 이는 도시의 입지적 조건에 따라 임해지역에 건설되어 있는 도시를 의미하고, 도시의 다양한 기능 중 해양수산의 자원에 따라 해양도시를 정의하기 위함이다. 또 해양도시가 연안에서 발생하는 다양한 해양수산물 관련 활동 및 자원에 근거하여 도시가 발달하고, 경제·산업, 정주여건, 친수공간, 교통체계, 문화·예술 등이 파생된다고 전제하기 위함이다.

한편, 신해양都市는 ‘해양 및 연안지역에서 경제·산업, 국제교류, 역사·문화, 주거·생활 등의 활동이 어우러지는 사람이 사는 친수도시’ 라고 정의할 수 있다. 그리고 연안공간, 산업공간, 교류공간, 친수공간, 생활공간으로 관련지을 수 있다. 이와 관련된 구체적인 정의는 제5장에 자세히 기술되어 있다.

10) 두산백과 in NAVER 지식백과, 해양도시

2. 해양도시 사례 검토

앞에서 해양도시는 도시의 입지적 관점에서 해양도시를 바다에 인접한 연안에 위치한 도시라고 정의하였다. 이러한 관점에서 세계적으로 해양도시라고 인정을 받고 있는 도시의 사례를 분석하면 다음과 같다. 본 연구에서는 싱가포르, 스웨덴 말뫼, 독일 하펜시터를 사례로 제시하였다.

1) 세계 해양도시 사례

(1) 싱가포르

싱가포르는 과거 말레이시아와 함께 영국의 식민지였으나, 1959년 민족주의 성장에 힘입어 자치정부가 수립되고, 1965년 말레이시아로부터 분리·독립된 동남아 말레이반도 최남단에 위치한 도시국가이다.¹¹⁾ 인구는 535만 명 수준이고, 1인당 GDP는 약 5만 달러로 작지만 부유한 국가이다.¹²⁾

「싱가포르는 19세기 토마스 스텐포트 래플즈 경이 1819년 처음으로 섬에 상륙하였고, 이후 지역 군주들과의 조약을 통하여 싱가포르를 국제적인 교역소로 지정하였다. 이 후 중개 무역 중심지로 빠르게 성장하면서 중국, 인도, 말레이제도 등 이민자들의 관심을 끌었다. 이 후 잭슨 플랜(Jackson Plan)이라고 알려진 래플즈 타운 플랜(Raffles Town Plan)을 통하여 이민자들과의 거주지역을 정해 질서 있는 국제도시로 변모하였다. 이를 통하여 싱가포르는 주요 은행, 상업 협회 및 상공회의소를 설립하여 동남아 무역 중심지로 발돋움하는 계기가 되었다.」¹³⁾

1965년 독립이후 싱가포르가 경제적으로 성장할 수 있었던 계기는 국제 중개무역항으로서 싱가포르항의 역할이 컸기 때문이다. 「1964년 싱가포르항은 교통부 산하에 설립된 싱가포르항만청(Port of Singapore Authority)에 의하여 운영되었다. 1997년 10월 싱가포르 정부의 민영화 정책에 따라 현재의 해운항만청(MPA: Maritime and Port Authority of Singapore)과 PSA Corporation으로 분리 운영하다가, 2002년 PSA Corporation가 ‘PSA International’으로 이름

11) 싱가포르 관광 HP, 「<http://www.visitsingapore.com>」

12) 네이버 지식백과 ‘싱가포르’, 「<https://terms.naver.com>」

13) 싱가포르 관광 HP, 「<http://www.visitsingapore.com>」

을 변경하였다. MPA는 항만을 개발하거나 개발계획 수립, 규제기관 등의 역할을 수행하면서 총괄적으로 싱가포르 항만의 관리·운영을 담당하고 있다. PSA는 주식회사의 형태로 항만개발, 항만배후단지 개발 및 운영, 입출항 수로시설 개발, 항만 내 교통, 해외항만 개발사업 투자, 효율적인 항만시설과 서비스를 제공하고 있다.」¹⁴⁾

싱가포르항은 다른 목적지로 화물을 수송하는 중간 기착지 항구로서 개발되었다. 이에 싱가포르항은 파시르판장 터미널(23선석), 케펠 터미널(14선석), 브라니 터미널(9선석), 탄종파카 터미널(8선석), 주룽 터미널(5선석)을 보유하고 있으며, 각 터미널의 총 면적은 339만㎡, 총 길이는 12,014m, 수심은 최대 16m로 대형선박들이 정박가능하게 건설되었다.¹⁵⁾ 「싱가포르항은 동남아 지역 내에서는 화물 확보가 어려우므로 태평양항로나 유럽항로 상 국가들의 화물을 연계시켜주는 환적허브로서 기능을 설정하였다. 그 결과 전 세계 120여개 국가, 600개의 항만과 연계된 동남아 최대의 거점항만으로 성장하였다. 또 12시간 이내에 환적화물을 반출할 경우 약 35%의 하역비를 감면받을 수 있고, 정박기간을 5일 이내로 단축한 컨테이너선은 입항비용을 10% 감면받을 수 있는 할인 및 인센티브 정책을 추진하고 있다. 또한 신속하고 효율적인 환적화물 처리를 위하여 선진 IT 기술 포트넷(PORTNET)과 씨토스(CITOS)를 도입하고 있다. 포트넷은 싱가포르항과 선사·화주·운송업자 등 약 9,500여명이 하나의 온라인 시스템으로 연결되어 정보를 공유하는 시스템이고, 씨토스는 다섯 개 터미널을 통합·운영하여 ‘원스톱 서비스’를 제공하는 자동화 시스템이다. 그리고 항만 내에 자유무역지대를 운영하고 있다. 자유무역지대 내에는 200만㎡, 밖에는 42만㎡의 보관시설을 갖추어 세계적인 환적센터 기능을 담당하고 있으며, 환적 및 재수출화물에 대해서는 무료장치 허용기간이나 항만이용에 있어서 특별 우대조치를 제공하고 있다.」¹⁶⁾

한편, 싱가포르는 항만뿐만 아니라 아시아 금융의 허브로서 세계 유수의 금융기업이 진출해 있으며, 마리나베이샌즈, 센토사섬, 클락 키 등 친수공간이 조성되어 전 세계 관광객이 즐겨 찾는 해양관광도시로서 성장하고 있다. 또한 싱가포르는 대대적인 주택보급 사업을 통하여 공공분양 아파트를 공급하였으며, 현재는 전 국민의 90% 이상이 자기 소유의 집에서 거주하고 있다.¹⁷⁾

14) 정유선, ‘싱가포르 국내외 항만개발·물류정보서비스 제공’, 국제신문, 2017.11.12.일자.

15) EDUNET T-CLEAR, 「<http://www.edunet.net>」

16) 박채운, 세계적인 환적허브 ‘싱가포르항’, KORAB, 2016.02.11.일자.

17) 네이버 지식백과, 싱가포르역사 다이제스트 100, 「<https://terms.naver.com>」



[그림 2-1] 싱가포르항 전경

자료 : 네이버 블로그, 싱가포르 탐색 「<https://blog.naver.com/ki0456/110024389660>」

(2) 스웨덴 말뫼

말뫼는 스웨덴 남부에 위치한 항구도시이고, 스코네 주의 주도이다. 인구는 23만7천 명으로 외레순드 해협을 사이에 두고 덴마크 코펜하겐과 마주하고 있다. 한자동맹시대(12~13세기)에는 북해 청어어업의 근거지였고, 1658년까지 덴마크 영토였으나, 이후 스웨덴에 편입되었다. 스웨덴의 중요한 무역항으로 석탄·석유·금속·화학제품이 수입되고, 곡물·사료·설탕·시멘트 등이 수출되고 있다.¹⁸⁾

「말뫼는 과거 청어잡이 기지로서 1775년 근대적인 어항시설을 갖추었고, 이후 조선업 중심으로 산업이 발달되었다. 2000년대에 들어서 스웨덴 조선업이 파탄나자, 말뫼의 코쿰소 조선소가 2002년 경영 압박을 견디지 못하고 골리앗 크레인을 당시 1달러라는 가격에 현대중공업에 매각하면서 ‘말뫼의 눈물’이라는 별칭이 생겼다.¹⁹⁾ 이 후, 도시개혁을 통하여 태양열·풍력·지열 등 신재생에너지사업, 정보기술·생명공학·컨벤션산업 등 고부가가치 산업을 적극적으로 육성하고 있다. 현재는 신재생에너지 100% 자급자족하는 친환경도시로 관광객 및 인구가 점점 증가하는 추세에 있다. 그리고 친환경·하이테크 등 신산업을 도시의 신성장동력으로 육성하기 위하여 지역 내 기업인·노조·시정부의 합의를 도출하여 추진하고 있다. 인재

18) 네이버 지식백과, 말뫼, 「<https://terms.naver.com>」

19) 이를 ‘말뫼의 눈물’이라고 부름

육성 및 유입을 위하여 1998년 말뫼대학을 설립하였고, 2000년에는 말뫼와 덴마크 코펜하겐을 연결하는 외레순대교를 개통하였다. 그리고 유럽연합(EU)이 말뫼의 청정에너지 개발을 위하여 자금을 투자했으며, 스웨덴 정부도 2억5000만 크로나(약 355억 원)를 친환경 뉴타운사업에 지원하였다. 2002년 옛 조선업 근로자들의 새로운 일자리 창출을 위하여 창업 인큐베이터 '밍크'가 개소되었고, 이러한 노력으로 말뫼의 실업률은 6~7%대까지 떨어뜨렸다. 현재 말뫼는 인구 절반이 35세 미만인 스웨덴에서 가장 젊은 '최연소 도시'로 거듭나고 있다.」²⁰⁾



[그림 2-2] 스웨덴 말뫼 전경

자료 : NAVER 포스트, [북유럽이야기-스웨덴], 친환경도시, 말뫼 「<http://post.naver.com>」

20) 장시형, '조선업 몰락하자 고부가가치 산업 발달한 친환경도시로 대변신', chosun.com, 2017.10.20.일자.

(3) 독일 함부르크 하펜시티²¹⁾

함부르크는 유럽에서 로테르담에 이어 두 번째로 큰 항구도시이자, 독일에서도 두 번째로 큰 도시이다. 한자동맹 중심 지역이었으며 19세기까지 최첨단을 걷는 항구도시이자 관세자유 지역으로 번성하였다. 그러나 제2차 세계대전 이후 대부분의 항만 및 부대시설이 파괴되었고, 1960년대 현대화 항구로 재건되어 1990년까지 그 명맥을 유지해 왔다. 특히 함부르크 내 하펜 시티는 1868년 현대식 항구로 조성된 곳이었으나, 주민들이 거주하기에는 지리적으로 열악하여 주로 선박용 창고나 물류저장창고 중심으로 이용되어 왔다. 그러나 새롭게 변화하고 있는 교통 및 물류시스템에 적극적으로 대응하지 못한다는 지적에 따라 1980년대 최초로 하펜시티에 대한 재개발 논의가 이루어졌다.

함부르크는 하펜시티 재생사업을 시행함에 앞서 대상지 자체만의 개발사업에 치중하던 기존 정책에서 벗어나 지역 연계성을 갖춘 지속가능성을 목표로 설정하였다. 이를 위하여 역사적 가치가 있는 대상 및 건축물 등을 조사하고 재구성하여 도시 이미지를 구축하기 위하여 노력하였다. 그 결과 대상부지가 시 중심가에서 2km 떨어진 또 하나의 도심지로서 기능을 담당할 수 있을 것이라는 판단을 내렸으며, 1997년 함부르크 시의회가 하펜시티 재개발에 대한 허가를 내렸다. 그리고 2000년 최종 마스터 플랜이 완성되어 2001년부터 착공하였다.

하펜시티 프로젝트의 주요 사업내용은 수자원 환경을 적극 활용한 문화와 교육으로 지식기반산업과 함께하는 친환경도시로서 이미지를 구축하는 것이다. 이에 따라 시정부와 계획가들은 사업구역 내 문화·관광시설물로 엘베 필하모닉과 국제 유람선 선착장, 국제 해양 박물관 및 하펜시티 함부르크 대학교에 이르기까지 다양한 문화와 교육시설을 조성하였다. 그리고 역사적 가치가 높은 시설물 및 건축물에 대한 가치 보전 및 새롭게 조성되는 건축물의 평균 높이를 6~7층으로 고도 제한함으로써 오늘날의 두바이나 맨해튼, 싱가포르와 같은 마천루형 도시 계획을 지양하였다. 하펜시티 사업면적은 총면적 157ha에 이르며, 약 6,000개의 주거와 45,000개 이상의 일자리 창출을 목표로 하고 있다. 총 사업비는 약 10.4억 유로(약 1조5천6백억 원)로 민간자금 8억 유로(약 1조2천억 원), 공공자금 2.4억 유로(약 3천6백억 원)가 투자되었다. 이 중 토지매각에 따른 자금 확보는 1.5억 유로(약 2천2백5십억 원)에 이른다. 하펜시티 프로젝트의 효과로는 함부르크시의 경우 중심가 인구의 약 40%가 분산되었으며, 약 10.5km의 친수공

21) 심우배(2012), ‘독일 함부르크 하펜시티 도시재생 사업’, 지역과 발전 Vol. 8, 지역발전위원회, 인용·요약하여 작성

간, 약 26ha의 공원, 광장, 보행자도로 등이 확보되어 시민들의 여가 및 문화 공간이 조성되었다. 현재 하펜시티 프로젝트는 2025년까지 단계적 완공을 목표로 하고 있으며, 공사는 총 18개 구역으로 구획하여 각 구역별로 5~7년의 공기를 두고 진행하고 있다. 하펜시티 지역은 99%의 토지가 분양된 상태이며, 현재 49개의 프로젝트가 완공되었고, 35개의 프로젝트가 건설 및 계획 중에 있다.



[그림 2-3] 독일 함부르크 하펜시티 전경

자료 : 이현준, 「[세계 항만도시 성공사례](1) 독일 함부르크 하펜시티」, 경향신문, 2009.09.01.일자.

2) 해양도시 사례의 시사점

앞서 세 개의 해양도시들은 모두 항만을 중심으로 발달했다는 공통점이 있으나, 이 후 해양도시로의 성장과정을 보면 각기 다르다. 먼저 싱가포르를 도시국가로서 태평양항로와 유럽항로 상 국가들의 화물을 이어주는 국제 중개무역항으로 성장하면서 도시국가의 모습을 갖추어간 사례이다. 그러면서 적극적으로 외국자본을 유치하여 아시아 금융의 중심지로 성장하였고, 마리나샌즈베이, 센토사섬과 같은 해양 친수공간을 조성하여 국제해양관광도시로 성장하였다. 이는 도시국가의 성격상 국가차원의 체계적인 산업 육성과 함께 중개무역의 최적지로 지정학적 위치를 최대한 활용한 결과이다.

둘째, 스웨덴 말뱌는 조선업이 파탄나면서 지역경제가 침체되었으나, 친환경·하이테크·

재생에너지 등 신성장 산업을 육성함으로써 새로운 도약의 기회를 맞이한 해양도시이다. 덴마크 코펜하겐과 외레순대교를 개통하면서 활발한 인적·물적 교류를 추진하였으며, 말뚝대학을 설립하여 지역인재를 육성하였다. 또 창업 인큐베이터를 설치하여 옛 조선업 실업자들에게 새로운 창업의 기회를 제공하였다. 이러한 체계적인 도시개혁정책을 통하여 실업률은 감소하고, 청·장년층 인구는 증가하는 스웨덴에서 가장 젊은 도시로 거듭날 수 있었다.

마지막으로, 독일 함부르크는 하펜시티 프로젝트를 통하여 도시재생사업을 추진하였다. 지역 연계성을 갖춘 지속가능한 목표를 설정하고, 지식기반산업과 함께 친환경도시 이미지를 구축하였다. 다양한 문화 및 교육 시설을 조성하였고, 역사적 가치가 높은 건축물을 보존하기 위한 건축물 고도 제한 등을 시행하였다. 또 수자원을 활용하여 친수공간을 확보하면서 주민들의 정주여건 및 생활환경 등을 개선하고, 문화·여가 시설을 확충하여 살기 좋은 도시를 만들기 위하여 노력하고 있다.

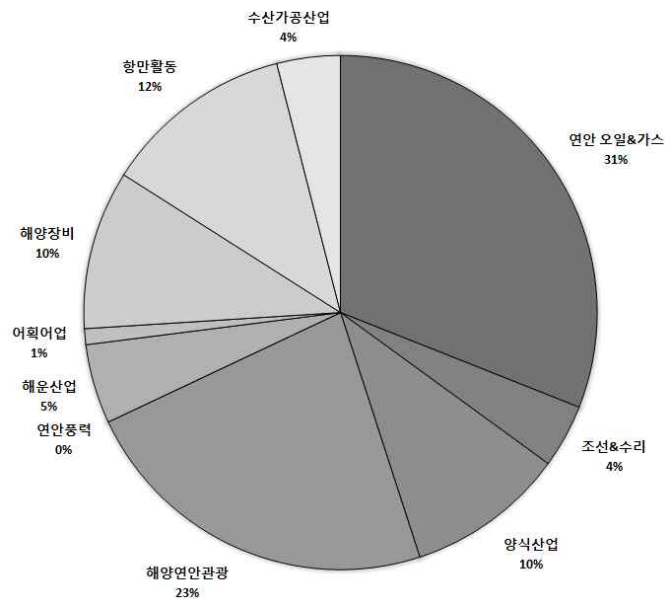
앞서 세 개의 해양도시 사례 중에서 우리 충남의 현실 및 여건과 가장 부합되는 지역은 독일 함부르크의 하펜시티이다. 최근 국가정책으로 추진되고 있는 도시재생사업이나 어촌뉴딜 300과 같은 사업도 새로운 도시 또는 지역을 건설하는 것을 목표로 삼기보다는 기존 지역자원, 해양자원 등을 활용하여 지역의 경제·산업을 부흥시키고, 주민들의 정주여건 및 생활환경을 개선하고, 친수·문화 공간을 조성하는 것에 방점을 두고 있다. 또 충남의 여건 상 연안에 위치한 도시가 많은 인구가 밀집되고 대단위 산업기반이 있는 도시가 아닌 연안의 중소도시, 소규모 어촌지역이므로 지역적 특성을 반영한 도시재생의 관점에서 해양도시를 접근할 필요가 있다.

제3장 연안지역의 현황 및 충남의 역량

1. 글로벌 해양경제 및 연안도시

1) 해양경제 현황 및 전망²²⁾

OECD(2016)에 의하면 해양경제 분야는 조선, 해운, 해양신소재, 수산업 등 일반적인 산업뿐만 아니라 해양 이산화탄소 흡수, 해양생명자원과 같은 해양생태계가 제공하는 서비스도 포함되고 있다. 2010년 기준 전 세계의 해양경제 규모는 1.5조 달러(약 1,777조 원)로 글로벌 총 부가가치의 약 2.5%에 달하며 약 3천1백만 명의 일자리가 창출되고 있다. 현재 해양경제 부가가치 중 가장 높은 비중은 연안 오일·가스로 31%를 점하고 있으며, 해양관광 23%, 항만 12%, 해양장비와 양식산업이 각각 10% 순이다<그림 3-1>.



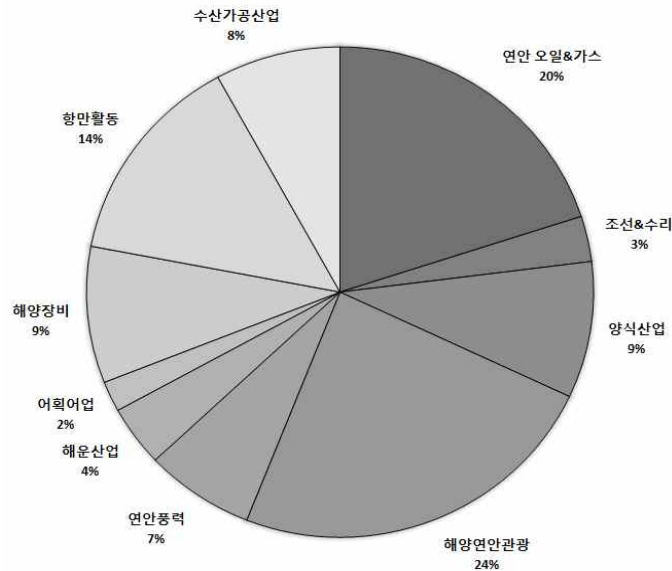
[그림 3-1] 해양경제 부가가치 분야별 비중 (2010)

자료 : OECD(2016), The Ocean Economy in 2030

22) OECD(2016), The Ocean Economy in 2030

또 OECD(2016)는 2030년 해양경제는 부가가치 및 고용 측면에서 세계경제 성장률보다 높은 추세를 보일 것으로 전망하면서 2030년에는 약 3조 달러(약 3,533조 원)의 글로벌 부가가치가 창출되고, 3천6백만 명에서 4천만 명에 달하는 일자리가 창출될 것으로 전망하였다. 성장규모 면에서 봤을 때, 해운, 조선 및 선박수리, 항만 활동, 수산양식, 해양에너지, 해양관광이 크게 성장할 것으로 예상되고, 어획어업, 해양 오일·가스 분야는 성장이 저조할 것으로 예상된다. 특히 해양과학기술 분야에서는 첨단소재, 해저공학기술, 센서 및 영상, 빅데이터, 자동화 시스템, 생명나노기술 등이 크게 발전할 것으로 예상되었다<그림 3-2>.

한편, 미래 해양경제에 영향을 줄 수 있는 요인으로는 인구증가, 경제·국제무역, 식품, 에너지, 환경이 선정되었으며, 그 내용은 다음과 같다. 첫째, 인구는 세계 인구의 급속한 증가로 인하여 식량 부족문제가 심화될 것이고, 주거시설의 확충에 따른 해안 개발 및 에너지 부족 현상이 발생할 것으로 예상되었다. 둘째, 경제·국제 무역은 미래에는 국가 간의 교류·교육이 활발해져 크루즈, 마리나 등을 통한 해양관광이 활성화되고, 장기적으로 해운산업이 성장할 것으로 예상되었다. 그리고 세계적으로 건강한 먹거리에 대한 관심 증대로 수산물 수요가 크게 증가할 것이다. 셋째, 식품은 해양환경 변화 및 생태계 파괴로 수산물 어획량이 감소하면서 어획어업이 쇠퇴하고, 기르는 어업인 양식산업이 성장할 것으로 예상되었다. 넷째, 에너지는 해양풍력, 조력, 파력 등 친환경 해양에너지 산업이 성장하고, 해양생물자원을 활용한 바이오 디젤과 같은 에너지원이 적극 개발될 것이다. 마지막으로 환경은 연안오염, 기후변화 등으로 인하여 해양환경이 악화되고 해양생태계가 파괴되어 결과적으로 해양경제 성장을 제약할 것으로 예상되었다.



[그림 3-2] 해양경제 부가가치 분야별 비중 전망 (2030)

자료 : OECD(2016), The Ocean Economy in 2030

2) 연안도시 현황 및 전망

World bank(2017)에 의하면 세계인구의 절반 이상이 도시에서 살고 있고, 이 도시들이 글로벌 GDP의 약 80%를 생산하고 있다고 하였다.²³⁾ 또 UN(2017)에 의하면 2016년 현재 세계적으로 거주자들이 1백만 명 이상인 도시가 500여개 있고, 2050년까지 도시지역에서 거주하는 세계인구가 2/3를 차지할 것으로 전망하였다.²⁴⁾ 그리고 그 도시의 대부분은 연안지역에 입지해 있을 것으로 예상하였다.

한편, Global Power City Index(2017)가 선정한 세계 10대 도시 중 뉴욕, 도쿄, 싱가포르, 암스테르담, 홍콩, 시드니 6개 도시가 연안에 위치해 있고, 그 외 런던, 파리, 서울, 베를린은 강이나 하천이 중심에 흐르는 수변도시로 나타났다<그림 3-3>. 이와 같이 도시의 발달과정에서 바다나 강은 물자가 움직이는 운송수단의 중요한 통로로써 다양한 산업이 발달할 수 있게 해주는 주된 원동력이 되어 왔다.

23) Menon Publicaion(2017)

24) Menon Publicaion(2017)



[그림 3-3] 세계 10대 도시

자료 : Global Power City Index 2017

우리나라의 해양국가로서 위상은 세계 10~12위권으로 평가되고 있다.²⁵⁾ 항만은 6위, 수산은 12위, 해양문화관광은 16위, 해양환경은 13위에 랭크되어 있다.²⁶⁾ 특히 우리나라 해양수도를 표방하는 부산은 세계 13위의 선도 해양도시로 평가되고 있다.

세계적인 해양도시는 <표 3-1>과 같이 1위 싱가포르, 2위 함부르크, 3위 오슬로, 4위 상하이, 5위 런던이 랭크되어 있다. 1위인 싱가폴은 해운(1위), 항만·물류(1위), 매력도 및 경쟁력(1위) 등에서 높은 평가를 받고 있으며, 2위인 함부르크도 해운(2위), 항만·물류(5위), 매력도 및 경쟁력(4위)에서 좋은 평가를 받고 있다. 우리나라의 부산은 해양과학기술(5위)에서 비교적 좋은 평가를 받고 있다.

25) 한국해양수산개발원(2018), 2018 전국 해양수산 대토론회 자료집

26) 한국해양수산개발원(2018), 2018 전국 해양수산 대토론회 자료집

[표 3-1] 세계 5대 해양도시

순위	해운	금융&법률	해양과학기술	항만&물류	매력도&경쟁력	종합순위
	해운경제의 집적화	금융 및 법률 지원	해양과학기술 서비스 및 인프라	항만·물류 처리능력 및 서비스	비즈니스 환경 및 정책 지원	
1	싱가폴	런던	오슬로	싱가폴	싱가폴	싱가폴
2	함부르크	오슬로	싱가폴	상하이	오슬로	함부르크
3	아테네	뉴욕	도쿄	로테르담	코펜하겐	오슬로
4	런던	싱가폴	상하이	홍콩	함부르크	상하이
5	홍콩	상하이	부산	함부르크	두바이	런던

자료 : Menon Publicaion(2017)

2. 연안지역 현황 및 충남의 역량

앞서 언급했듯이 현재 우리나라의 해양국가 위상은 세계 10~12위권에 위치해 있고, 향후 지속가능한 해양환경 보전·관리, 해양신산업 육성, 전통산업 고도화 등을 통하여 2020년까지 세계 5대 해양강국으로 도약을 목표로 하고 있다.²⁷⁾ 하지만 아직까지 우리나라는 부산, 인천 등 연안 대도시를 제외하고 해양산업 관련 물적·인적 인프라가 부족한 실정이다. 특히 연안 중소도시의 경우 대부분 수산업 중심의 산업 반으로 대단위 항만시설, 해양관광·레저 시설 등이 부족하고, 해양수산업 관련 대학 및 연구기관, 기업체 등도 입지해 있지 않아 지역 해양수산물 발전기반이 취약한 상황이다.

전국적으로 연안지역은 11개 시·도, 27市, 29郡, 18區가 해당된다. 전남이 16개 시·군으로 압도적으로 많고, 다음으로 부산이 10개 군·구, 인천이 8개 군·구 순이다<표 3-2>. 충남은 경남과 함께 총 7개의 연안 시·군이 위치해 있어 전국에서 4번째로 많은 연안 지자체가 위치해 있다. 충남 연안 시·군은 주로 해양경관, 해수욕장 등을 활용한 해양관광업과 다양한 수산

27) 한국해양수산개발원(2018), 2018 전국 해양수산물 대토론회 자료집, 대한민국 부처합동(2018), ‘2018년도 해양수산물발전 시행계획’.

물을 어획·생산하는 수산업이 발달해 있다.

본 절에서는 전국단위 데이터를 활용하여 충남연안의 현황 및 실태를 살펴보고, 객관적인 지역역량을 평가해 보고자 한다. 해양수산부가 실시하는 연안기본조사는 연안지역에 위치한 505개 읍·면·동을 대상으로 하나, 본 연구에서는 물리적·시간적 여건 상 각 연안의 시·군·구를 중심으로 해양수산 현황을 살펴보았다.

[표 3-2] 전국연안 지자체 현황

구분	지자체(시·군·구)	비고
계	11개 시·도, 74개 시·군·구	27시, 29군, 18구
부산 연안	중구, 동구, 남구, 서구, 사하구, 해운대구, 수영구, 영도구, 강서구, 기장군	9구 1군
인천 연안	중구, 동구, 서구, 남구, 남동구, 연수구, 강화군, 옹진군	6구 2군
울산 연안	동구, 남구, 북구, 울주군	3구 1군
경기 연안	안산시, 평택시, 시흥시, 김포시, 화성시	5시
충남 연안	서산시, 보령시, 아산시, 당진시, 태안군, 서천군, 홍성군	4시 3군
전북 연안	군산시, 김제시, 부안군, 고창군	2시 2군
전남 연안	목포시, 순천시, 광양시, 여수시, 영광군, 함평군, 무안군, 신안군, 영암군, 해남군, 진도군, 완도군, 강진군, 장흥군, 보성군, 고흥군	4시 12군
경북 연안	포항시, 경주시, 영덕군, 울진군, 울릉군	2시 3군
경남 연안	창원시, 거제시, 사천시, 통영시, 하동군, 남해군, 고성군	4시 3군
강원 연안	삼척시, 동해시, 강릉시, 속초시, 양양군, 고성군	4시 2군
제주 연안	제주시, 서귀포시	2시 (행정시)

1) 우리나라 연안의 현황

(1) 연안지역의 일반현황

전국의 해안선은 14,962.8km이고, 가장 큰 해안선을 보유한 지역은 전라남도로 우리나라 전체의 45.1%(6,743.3km)를 보유하고 있다. 다음으로는 경남 2,512.8km, 충남 1,242.0km, 인천 1,078.8km 순이다<표 3-3>.

[표 3-3] 연안의 해안선 길이 (2014)

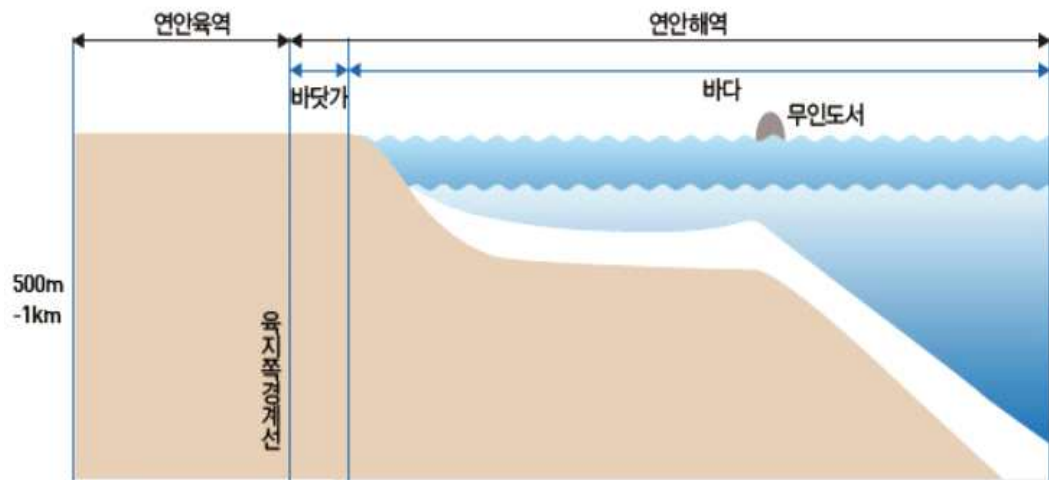
(단위 : km)

지 역	해안선 길이
계	14,962.8 (100.0%)
부산광역시	379.8 (2.5%)
인천광역시	1,078.8 (7.2%)
울산광역시	166.8 (1.1%)
경기도	260.1 (1.7%)
강원도	401.9 (2.7%)
충청남도	1,242.0 (8.3%)
전라북도	548.5 (3.7%)
전라남도	6,743.3 (45.1%)
경상북도	537.0 (3.6%)
경상남도	2,512.8 (16.8%)
제주도	551.8 (3.7%)
기타	540.0 (3.6%)

자료 : 해양수산통계시스템 「<https://www.mof.go.kr>」

「연안은 모래해안, 갯벌, 만, 섬, 하구 등을 포함하고 있으며, 해양생물의 산란·서식 장소 일뿐만 아니라 지역주민의 삶의 터전이다. 연안관리법에 의하면 연안은 바다와 육지가 맞닿아 서로 영향을 미치는 공간으로 연안육역과 연안해역으로 구분할 수 있다. 연안육역은 무인도서

와 육지쪽 경계선으로부터 500~1,000m(항만, 국가어항, 산업단지) 이내의 육지지역으로 연안 통합관리계획에서 정한 지역을 말하고, 연안해역은 바닷가와 바다의 사이를 말한다<그림 3-4>.²⁸⁾ 우리나라의 연안의 면적은 91,000km²이고, 연안육역 4,000km², 연안해역 87,000km²를 포함한다. 그리고 연안에는 다양한 생물종이 출현하고 있으며, 연안해역에 4,832종, 연안육역에 6,999종이 출현하고 있다.]²⁹⁾



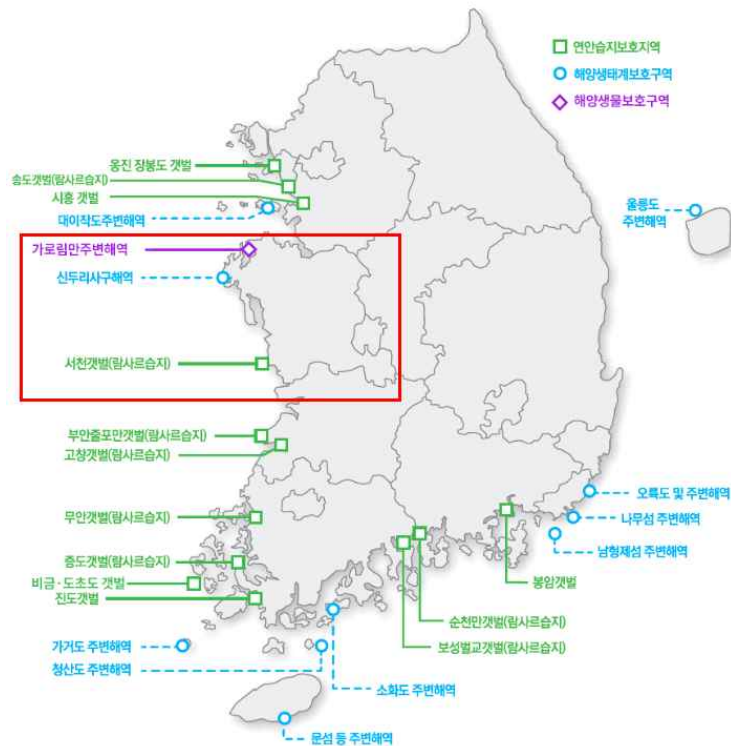
[그림 3-4] 연안의 범위

자료 : 연안포털 ‘연안의 모습’, 「<http://www.coast.kr>」

국가에서는 연안의 생태가치를 보전하고, 생물다양성을 보호하기 위하여 해양보호구역을 지정하고 있다<그림 3-5>. 2018년 현재 전국의 해양보호구역은 27개소(1,772.219km²)가 지정되어 있다. 이 중 습지보호구역은 13개소(1,421.65km²), 해양생태보호구역은 13개소(259.332km²), 해양생물보호구역은 1개소(91.237km²)가 지정되어 있다. 충남연안에는 습지보호구역 1개소(서천 갯벌), 해양생태계보호구역 1개소(신두리사구 해역), 해양생물보호구역 1개소(가로림만 해역)이 지정되어 있다.

28) 바닷가는 해안선으로부터 지적공부에 등록된 지역까지의 사이이고, 바다는 해안선으로부터 영해의 외측한계까지의 사이를 의미함

29) 연안포털 ‘연안의 모습’, 「<http://www.coast.kr>」



[그림 3-5] 우리나라 해양보호구역 현황

자료 : 해양환경관리공단 「<http://www.koem.or.kr>」

전국의 갯벌면적은 2013년 2,487km²로, 1987년 3,203km²과 비교하여 21.8% 감소하였다<표 3-4>. 전국에서 갯벌이 가장 넓은 지역은 전남으로 1,044.4km²에 달하고, 다음은 인천 709.6km², 충남 357km², 전북 118.2km² 순이다. 이 중 충남의 갯벌은 전체대비 14.4%로 전국에서 3번째로 넓으나, 1987년과 비교하여 21.5% 감소하였다. 충남연안 시·군에서 갯벌면적 순위는 태안(139.3km²), 서천(70.9km²), 서산(67.2km²), 보령(33.1km²), 당진(24.6km²), 홍성(14.3km²), 아산(7.6km²) 순이다.

[표 3-4] 전국 갯벌면적 현황 (2013)

(단위 : km²)

구 분	1987년	1998년	2003년	2008년	2013년
전 국	3,203.0	2,393.0	2,550.2	2,489.4	2,487.2
인 천	-	685	737.1	703.9	709.6
경 기	1,179.6	153.5	177.8	168.8	165.9
충 남	434.2	304.2	367.3	358.8	357
전 북	321.6	113.6	132	117.7	118.2
전 남	1,179.1	1,054.1	1,017.4	1,036.9	1,044.4
경 남	89.1	59	91.4	79.1	68.8
부 산	-	23.6	27.2	24.2	23.3

자료 : 해양수산부, '전국 갯벌 면적 조사', 각 년도

전국적으로 도서(섬) 수는 3,677개이다<표 3-5>. 이 중 유인도서는 486개(13.2%), 무인도서는 3,191개(86.8%)이다. 유인도서가 가장 많은 시·도는 전남으로 전체 유인도서의 56.8%가 위치해있고, 무인도서도 전남이 53.0%를 보유하고 있다. 충남의 도서 수는 266개로 전국에서 세 번째로 많고, 이 중 유인도서는 37개, 무인도서는 229개가 위치해 있다.

[표 3-5] 전국 도서현황 (2016)

(단위 : 개)

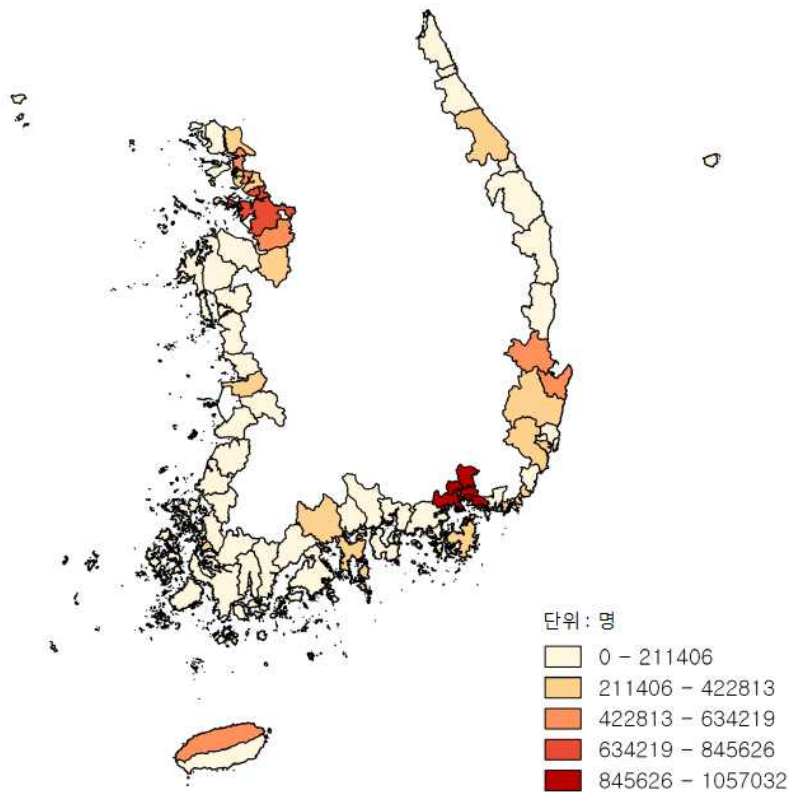
구 분	도서 수		
	계	유인도 수	무인도
전 국	3,677 (100.0%)	486 (100.0%)	3,191 (100.0%)
부 산	47 (1.3%)	4 (0.8%)	43 (1.3%)
인 천	170 (4.6%)	41 (8.4%)	129 (4.0%)
울 산	3 (0.1%)	0 (0.0%)	3 (0.1%)
경 기	12 (0.3%)	4 (0.8%)	8 (0.3%)
강 원	230 (6.3%)	1 (0.2%)	229 (7.2%)
충 남	266 (7.2%)	37 (7.6%)	229 (7.2%)
전 북	96 (2.6%)	25 (5.1%)	71 (2.2%)
전 남	1,967 (53.5%)	276 (56.8%)	1,691 (53.0%)
경 북	5 (0.1%)	4 (0.8%)	1 (0.0%)
경 남	794 (21.6%)	85 (17.5%)	709 (22.2%)
제 주	87 (2.4%)	9 (1.9%)	78 (2.4%)

원자료 : 국토교통부(2016), '2016년 지적통계연보'

자 료 : 하혜영(2016), 도서(섬)지역의 관리 현황과 향후 과제, 이슈와 논점, 국회입법조사처.

(2) 연안지역의 정주여건

연안지역을 거주·정주 측면에서 인구, 복지, 교육, 문화, 생활기반 등을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 인구를 보면 2017년 기준 전국연안 시·군·구의 인구는 14,293,601명이고, 이는 우리나라 총 인구 51,778,544명의 27.6%에 해당한다.³⁰⁾ 그리고 10년 전인 2007년과 비교하여 8.9% 증가한 수치이다.³¹⁾



[그림 3-6] 우리나라 연안지역 인구 현황(2017)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

위의 <그림 3-6>과 같이 연안 시·도 중 인구가 가장 많은 지역은 수도권으로 경기연안 2,662,082명, 인천연안 2,084,817명이다. 반면 가장 적은 시·도는 전북연안 478,481명이

30) 주민등록인구이고, 외국인을 제외한 인구수임

31) 2007년의 연안 시·군·구의 인구는 13,127,324명이었음

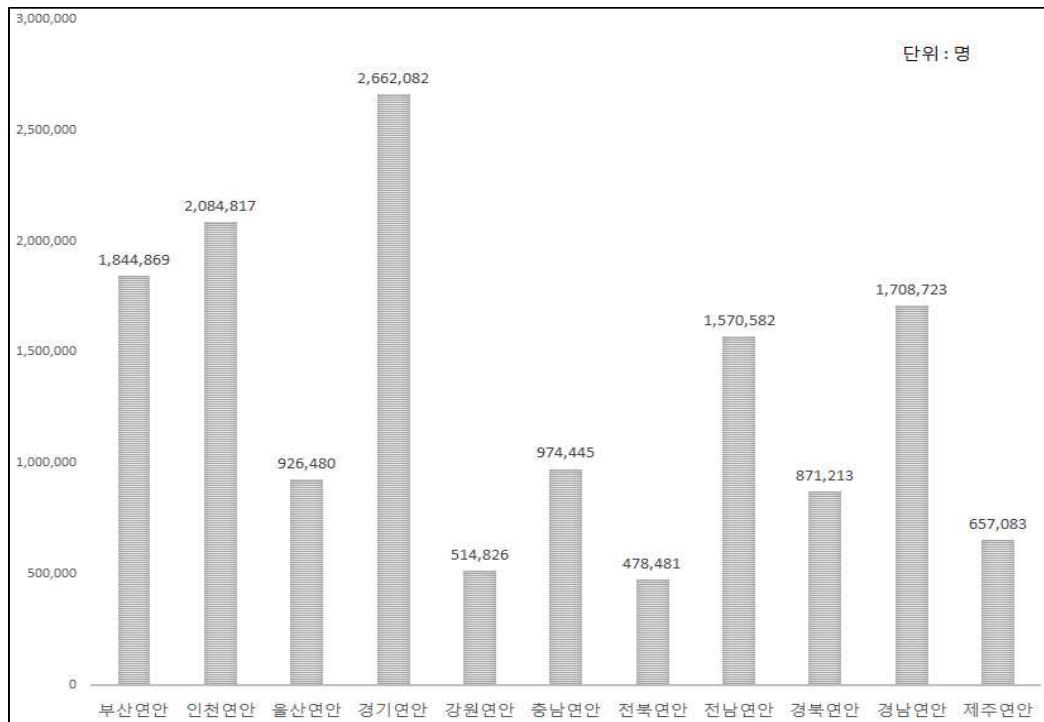
다<그림 3-7>. 연안 시·군·구 중 인구가 가장 많은 곳은 창원시로 1,057,032명이고, 가장 적은 곳은 울릉군으로 9,975명에 불과하다. 충남연안 인구는 974,445명으로 전국대비 6.8%이고, 전국에서 6번째로 많으며, 울산연안(926,480명), 경북연안(871,213명)과 비슷한 수준이다. 충남연안 내에서는 수도권과 인접한 아산시가 311,453명으로 가장 많고, 다음은 서산시 171,678명, 당진시 167,439명 순이다<표 3-6>.

[표 3-6] 충청남도 연안 시·군 인구 현황(2017)

(단위 : 명)

지역	보령시	아산시	서산시	당진시	서천군	홍성군	태안군
인구 수	103,198	311,453	171,678	167,439	55,175	101,570	63,932

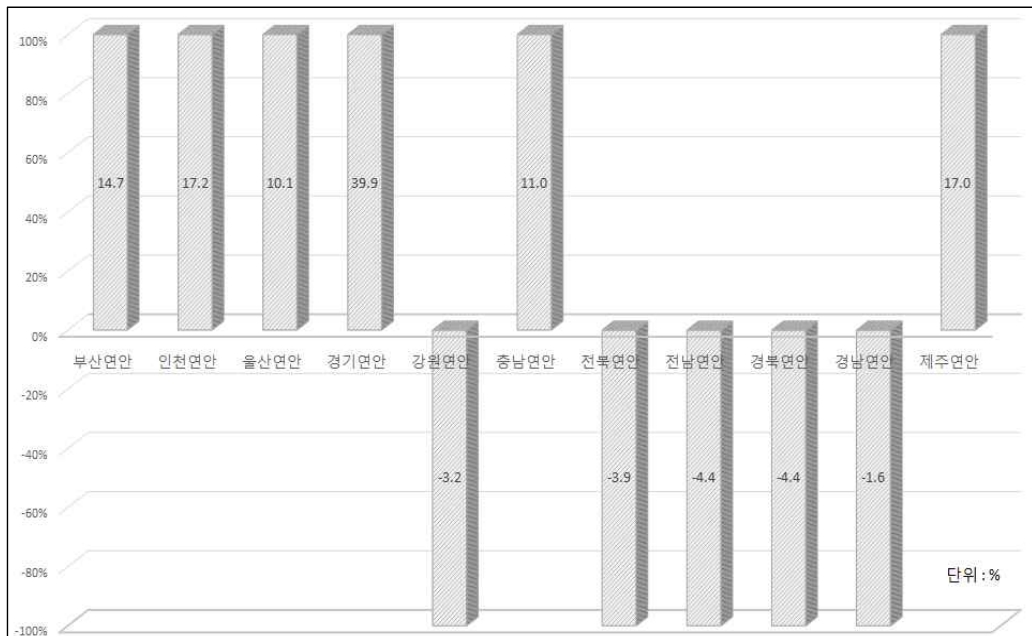
자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」



[그림 3-7] 우리나라 연안지역 인구 수(2017)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

2007년과 비교하여 인구가 증가한 연안지역은 부산연안, 인천연안, 울산연안, 경기연안, 충남연안, 제주연안 6개 시·도이다<그림 3-8>. 그 중에서 가장 높은 인구증가율을 보인 지역은 수도권인 경기연안으로 39.9%에 달한다. 한편, 가장 높은 인구감소율을 보인 지역은 전남연안 4.4%, 경북연안 4.4%이었다. 연안 시·군·구 중에서 가장 높은 인구증가율을 보인 곳은 부산 강서구로 126.5% 증가하였고, 다음은 부산 기장군(103.2%), 경기 김포(90.3%), 경기 화성(85.8%) 순이다. 인구가 가장 많이 줄어든 곳은 부산 영도구로 20.4% 줄어들었다. 충남연안 인구 증가율은 11.0%로 전국에서 5번째로 높다. 충남연안 내에서 인구증가율이 가장 높은 시·군은 아산시로 40.6% 증가하였고, 그 다음은 당진시 22.9%, 홍성군 14.5%, 서산시 11.8% 순이다. 가장 인구가 많이 줄어든 곳은 서천군으로 9.8% 감소하였고, 다음은 보령시가 4.1% 감소하였다.

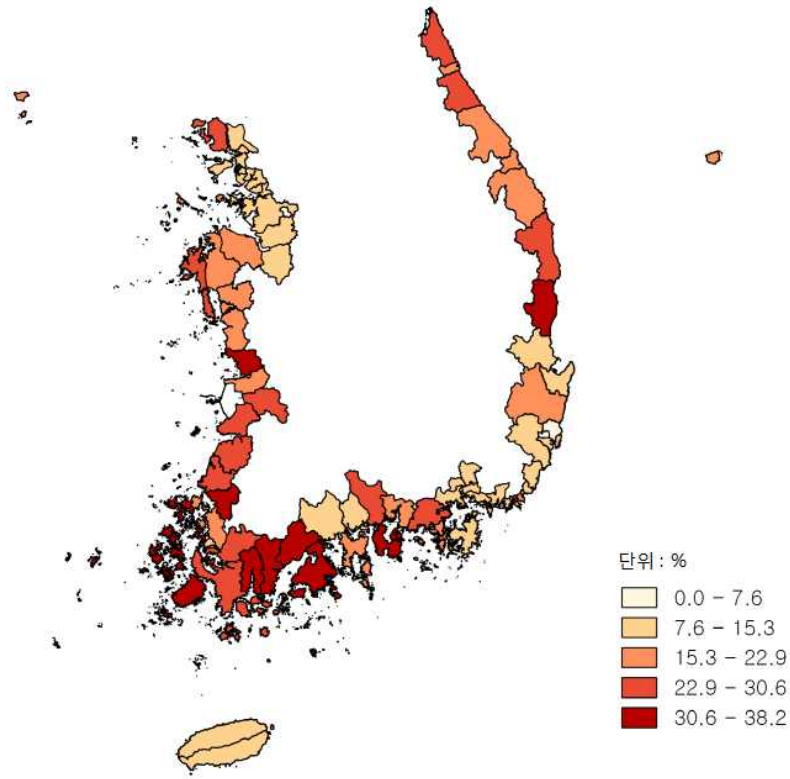


[그림 3-8] 우리나라 연안지역 인구증감률(2017)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

연안 시·군·구의 평균 고령화 인구비율은 20.2%로 전국 평균 14.2%을 상회하는 것으로 나타났다. 전국적으로 전남연안 21.5%, 경북연안 19.5%, 전북연안 18.9%, 강원연안 18.1%, 충남연안 17.2% 순이다. 연안지역 중에서도 도시보다는 어촌지역이 고령화 인구비율이 높은 것으

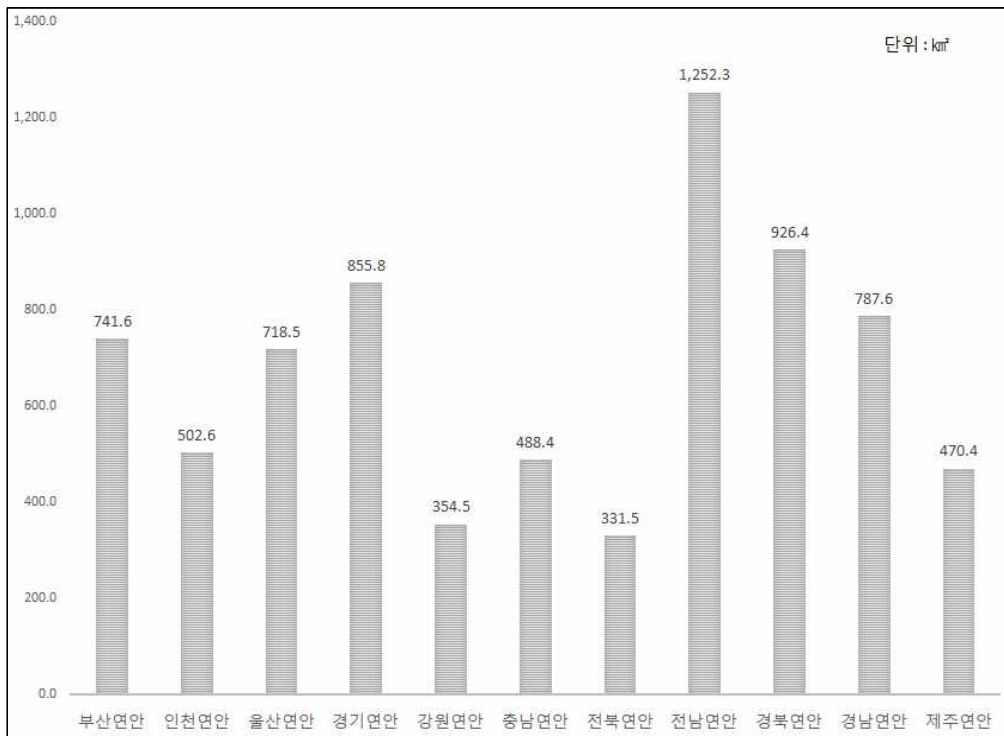
로 나타났다<그림 3-9>. 전국적으로 고령화 인구비율이 가장 높은 연안 시·군은 고흥군(38.2%)이고, 다음으로 남해군(35.5%), 보성군(35.3%), 영덕군(34.1%), 함평군(33.4%), 신안군(33.3%) 순이다. 충남연안 내에서는 서천군(32.5%), 태안군(27.4%), 보령시(22.9%), 홍성군(21.6%) 순이다.



[그림 3-9] 연안지역 고령화 인구비율(2017)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

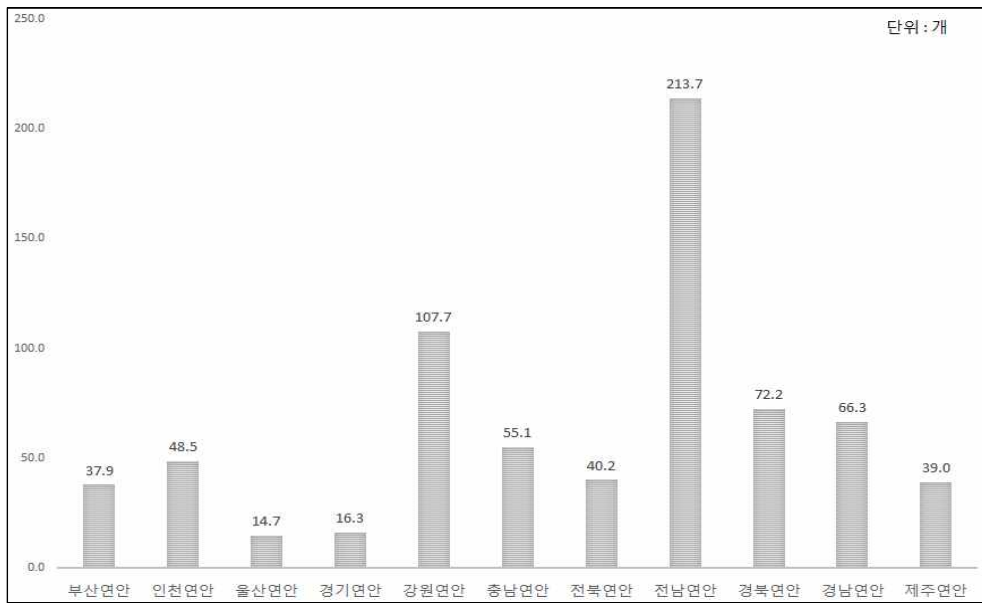
연안지역의 도시지역면적은 7,429.5km²이다. 이 중 도시지역면적이 가장 큰 연안지역은 전남 연안으로 1,252.3km²이고, 다음으로 경북연안 926.4km², 경기연안 855.8km² 순이다<그림 3-10>. 도시지역면적이 가장 작은 연안 시·도는 전북연안으로 331.5km²이다. 충남연안은 488.4km²로 전국에서 4번째로 작은 도시지역면적을 보유하고 있다. 충남연안 내에서 도시지역면적이 가장 큰 시·군은 서산시로 200.2km²이고, 다음은 아산시(83.9km²), 당진시(74.6km²) 순이다. 가장 작은 시·군은 서천군으로 22.7km²이다.



[그림 3-10] 연안지역 도시지역면적(2017)

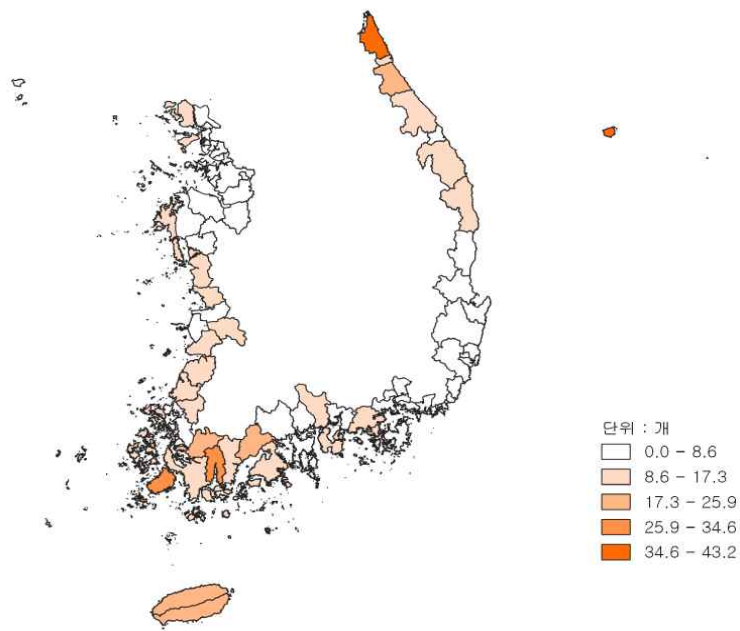
자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

전국적으로 연안지역의 문화기반시설 수는 인구 10만 명당 711.4개이다. 문화기반시설이 가장 많은 지역은 전남연안으로 213.7개이고, 가장 적은 지역은 울산연안으로 14.7개이다<그림 3-11>. 연안 시·군·구에서는 고성군이 43.2개로 가장 많고, 그 다음은 울릉군(40개), 진도군(28.1개), 강진군(26.5개), 영암군(21개) 순이다<그림 3-12>. 충남연안에는 인구 10만 명당 55.1개가 있고, 태안군(11.0개), 보령시(10.6개), 서천군(8.9개), 홍성군(8.0개), 당진시(7.2개), 아산시(5.3개), 서산시(4.1개)순이다.



[그림 3-11] 연안지역 인구 10만 명당 문화기반시설 수(2016)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

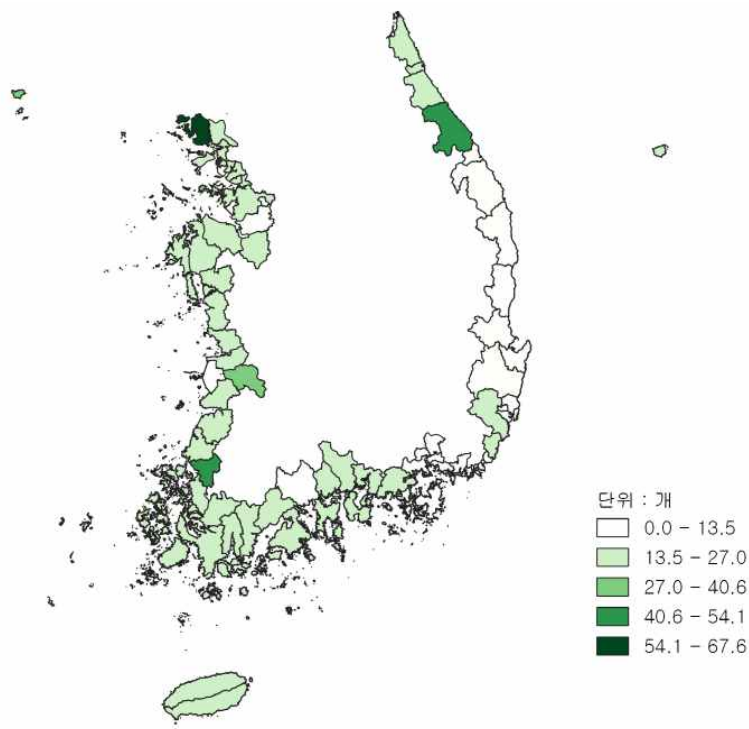


[그림 3-12] 연안지역 문화기반시설 수 분포(2016)

주 : 인구 10만명당 문화기반시설 수

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

연안지역의 인구 10만 명당 사회복지시설은 1,317.3개이고, 평균 17.8개가 위치해 있다. 사회복지시설 수가 가장 많은 지역은 전남연안으로 318.6개가 있고, 다음은 인천연안 194.8개, 강원 연안 133.5개, 충남연안 133.3개, 제주연안 125.4개 순이다<그림 3-13>. 연안 시·군·구 중에서는 인천 강화군이 67.6개로 가장 많고, 다음은 강원 강릉시와 전남 함평군이 각 40.7개로 많다. 사회복지시설이 가장 없는 지역은 부산 중구로 2.2개이고, 울산 동구도 2.9개에 불과하다. 충남연안에서는 태안군이 26.6개로 가장 많고, 다음으로 서천군 23.2개, 홍성군 18.0개, 보령시 17.3개, 서산시 16.4개, 당진시 16.2개, 아산시 15.5개 순이다.



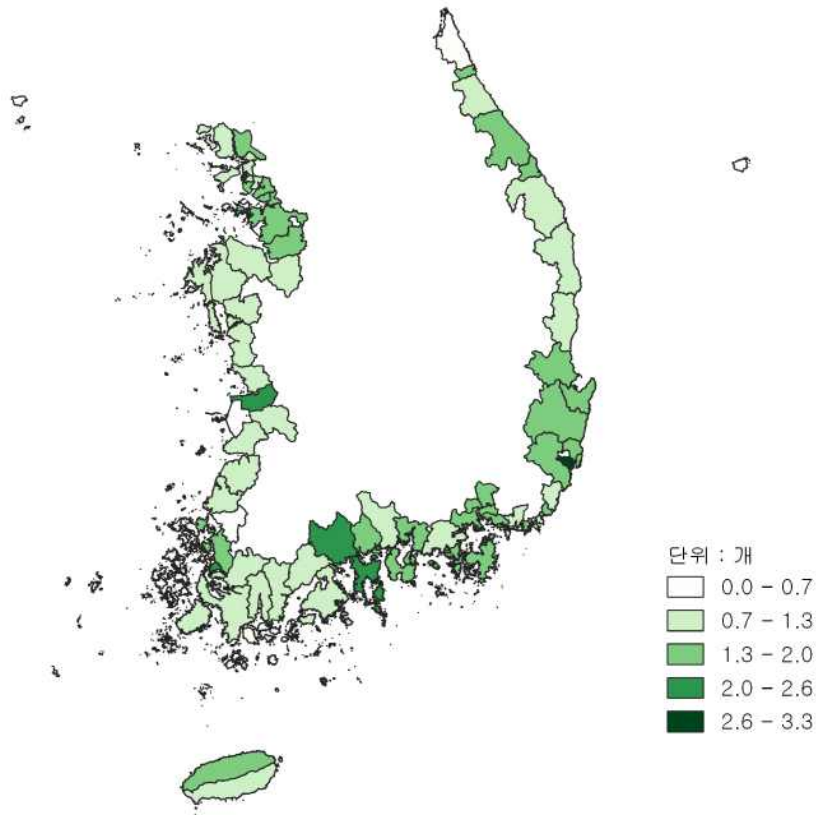
[그림 3-13] 연안지역 사회복지시설 수(2017)

주 : 인구 십만명당 사회복지시설 수

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

연안지역의 인구 1천 명당 사설학원 보유수는 총 93.0개이고, 평균적으로 1.3개이다. 사설학원 수가 가장 많은 연안 시·도는 전남연안으로 17.8개이고, 다음은 부산연안 12.1개, 경남연안 11.3개, 울산 8.4개 순이다<그림 3-14>. 연안 시·군·구에서는 울산 남구가 3.3개로 가장 많고,

경북 울릉군 0.2개, 인천 옹진군 0.2개, 전남 신안군 0.1개 순으로 적다<그림 3-14>. 대체로 도시지역에는 학원이 밀집되어 있고, 어촌지역에는 학원 수가 적은 경향을 보이고 있다. 충남연안의 인구 1천 명당 사설학원 수는 8.1개로 전국에서 5번째로 많다. 서산시가 1.3개로 가장 많고, 다음으로 아산시 1.3개, 보령시 1.3개, 홍성군 1.2개, 당진시 1.2개, 서천군 1.0개, 태안군 0.8개 순이다.



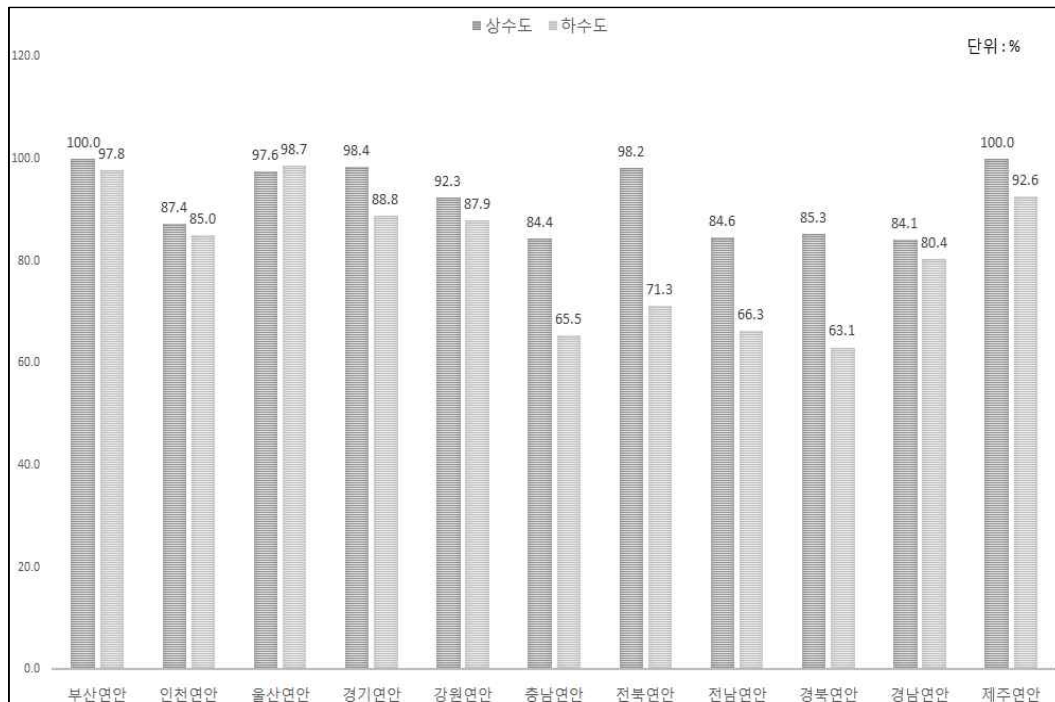
[그림 3-14] 연안지역 사설학원 수(2017)

주 : 인구 천명당 사설학원 수

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

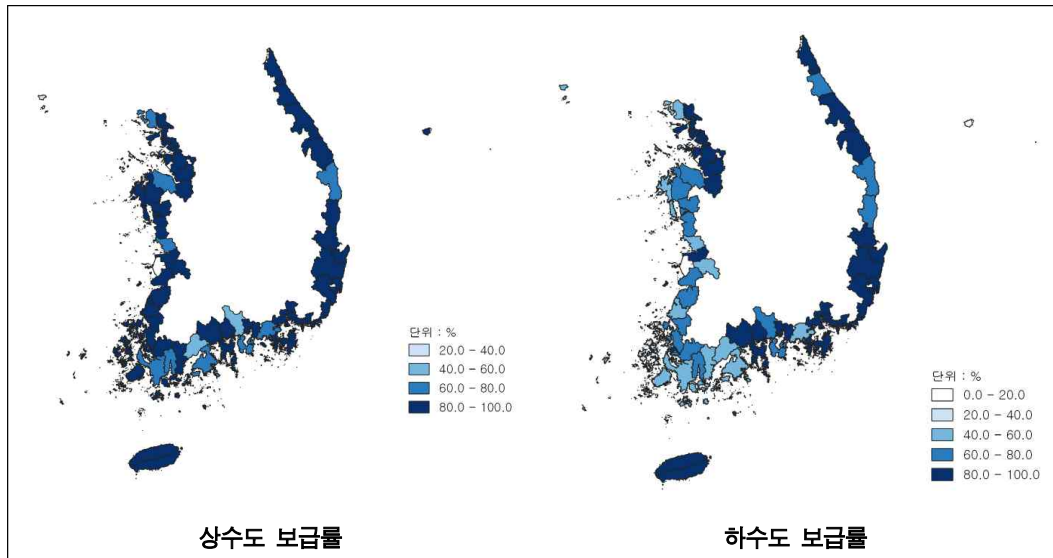
연안지역의 상수도 보급률은 모두 80% 이상으로 상당히 높은 수준이다. 반면 하수도 보급률은 전북연안 71.3%, 전남연안 66.3%, 충남연안 65.5%, 경북연안 63.1% 수준으로 하수도 보급률이 상대적으로 저조하다<그림 3-15>. 연안 시·군에서 도시권은 대체로 100%에 가까운 반면,

어촌지역은 50%를 밑도는 곳도 있어 도시·어촌 간의 편차가 큰 편이다. 특히 연안지역 상수도 평균 보급률이 90.4%인 것에 비하여 하수도 평균 보급률은 79.6%에 불과하다<3-16>. 상수도 보급률이 가장 낮은 지역은 울진군으로 29.1%이고, 하수도 보급률이 가장 낮은 지역은 울릉군으로 1.7%에 불과하다. 대체적으로 도서(섬)일수록 상하수도 보급률이 낮은 편이다. 충남 연안의 상수도 보급률은 84.4%, 하수도 보급률은 65.5%이다. 상수도 보급률은 도시부인 아산시가 95.9%로 가장 높고, 서산시 91.7%, 홍성군 87.5%, 태안군 81.1%, 보령시 80.3%, 당진시 77.8%, 서천군 76.5% 순이다. 하수도 보급률도 아산시가 83.5%로 가장 높고, 서산시 71.6%, 홍성군 69.7%, 보령시 66.7%, 당진시 62.4%, 서천군 53.1%, 태안군 51.3% 순이다.



[그림 3-15] 연안지역 상하수도 보급률 (2016)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

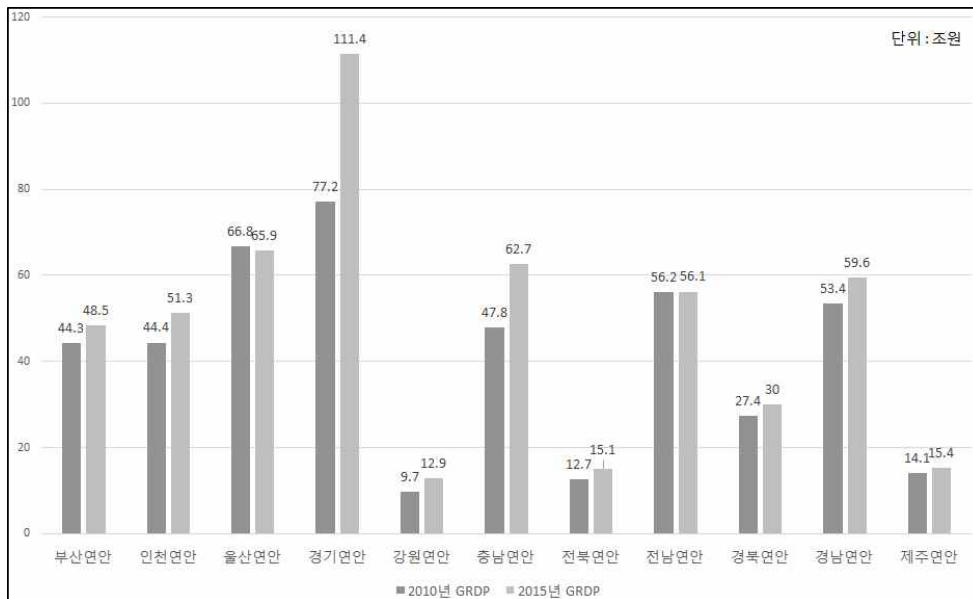


[그림 3-16] 연안지역 상하수도 보급률 분포 (2016)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

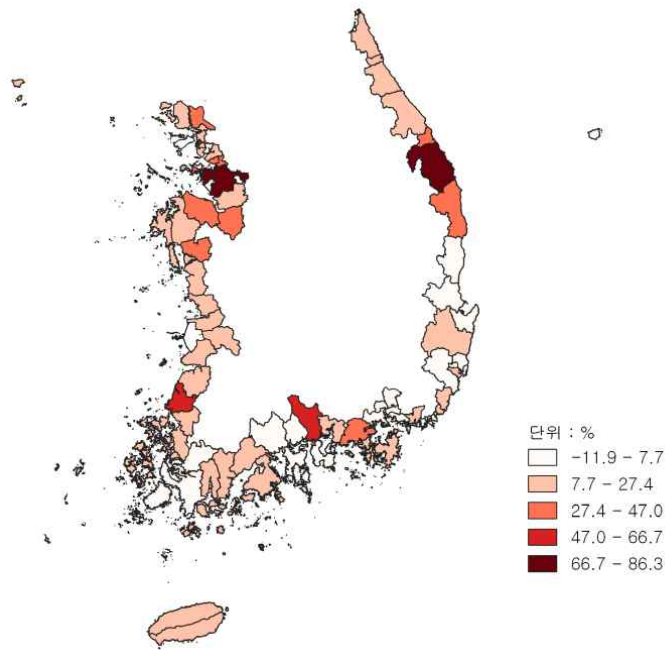
(3) 연안지역의 경제·산업 현황

연안지역을 경제·산업 측면에서 살펴보면 다음과 같다. 먼저 연안지역의 GRDP는 2010년 454조원이었으나, 2015년에는 528.7조원으로 약 16% 증가하였다<그림 3-17>. 이 중 GRDP가 가장 많이 증가한 곳은 경기연안으로 2010년 77.2조원에서 2015년 111.4조원으로 44.2% 증가하였다. 반면 울산연안과 전남연안은 각 1.3%와 0.3% 감소하였다<그림 3-18>. 2015년 기준으로 GRDP가 가장 높은 연안 시·도는 경기연안으로 111.4조원에 달하였고, 다음은 울산연안 65.9%, 충남연안 62.7% 순이었다. 연안 시·군·구 중에서는 2010년 경남 창원시가 33.4조원으로 가장 높았으나, 2015년에는 경기 화성시가 45.4조원으로 가장 높았다. 2010년 GRDP가 가장 낮은 연안 시·군·구는 경북 울릉군으로 28백억 원이었고, 2015년에도 울릉군이 3천억 원으로 가장 낮았다. 2010년 대비 2015년 GRDP 증가율이 가장 높은 시·군·구는 경기 화성시로 약 86.3% 증가하였고, 다음으로 강원 삼척시 67.0%, 경남 하동군 56.0% 증가하였다. GRDP가 감소한 시·군·구는 울산 동구가 11.9%로 가장 감소폭이 컸다. 다음으로 울산 북구 11.5%, 전남 영암군 8.3% 순이었고, 여수시, 광양시가 각 8.0%, 경북 영덕이 1% 감소하였다.



[그림 3-17] 연안지역 GRDP (2010&2015)

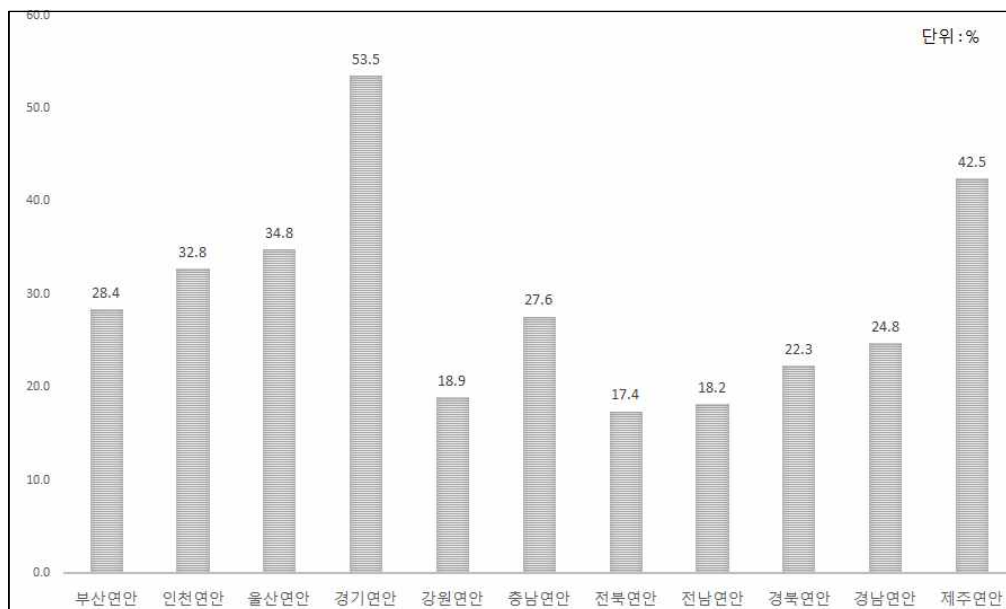
자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」



[그림 3-18] 연안지역 GRDP 증감률 (2010&2015)

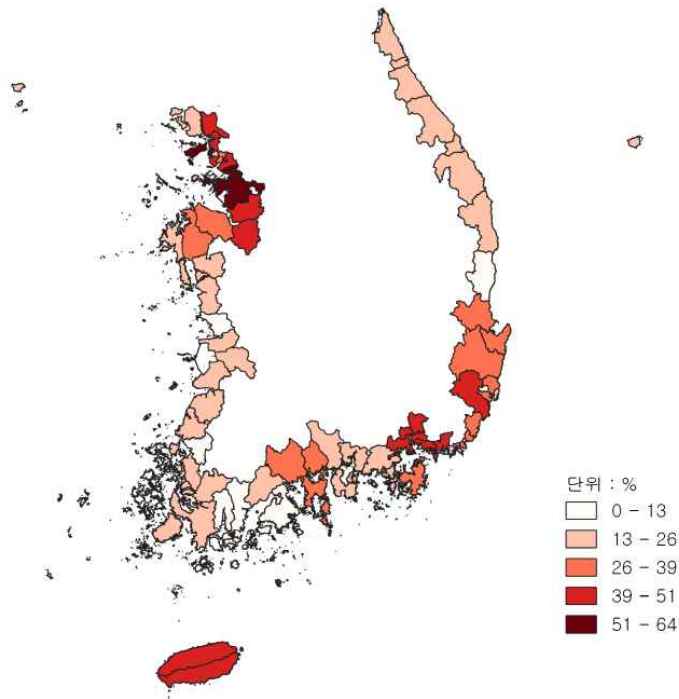
자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

연안지역의 평균 재정자립도는 26.9%이다. 이 중 재정자립도가 가장 높은 연안 시·군은 경기연안으로 53.5%이고, 다음은 제주연안 42.5%, 울산연안 34.8%, 인천연안 32.8% 순이다<그림 3-19>. 연안 시·군 중에서는 경기 화성시가 64.2%로 가장 높고, 다음은 경기 안산시 57.8%, 인천 중구 53.2% 순이다. 재정자립도가 낮은 지역은 전남 신안군으로 10.0%이고, 다음은 전남 함평군 10.2%, 경북 영덕군 11.4% 순이다<그림 3-20>. 충남연안 지역의 평균 재정자립도는 27.6%로 전국 6위를 점하고 있다. 충남연안 내에서 재정자립도가 가장 높은 지역은 아산시로 48.6%이고, 다음으로는 서산시 36.6%, 당진시 33.5% 순이다. 주로 충남연안 북부 도시권의 재정자립도가 높은 편이다. 반면 가장 낮은 지역은 서천군으로 12.4%에 불과하다.



[그림 3-19] 연안지역 재정자립도 (2018)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」



【그림 3-20】 연안지역 재정자리도 (2018)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

연안 시·군·구에 입지해 있는 산업단지는 2018년 8월 기준 468개소이고, 지정면적은 945,702km²이다<표 3-7>. 이는 전체 산업단지 1,196개의 39.1%이고, 전체 지정면적(1,409,694km²)의 67.1%에 해당된다. 전국연안에서 산업단지가 가장 많은 시·도는 충남연안으로 79개소가 위치해 있고, 경기연안 74개, 전남연안 72개, 경남연안 64개, 경북연안 52개 순이다. 국가산업단지는 경남연안 7개, 일반산업단지는 경기연안 67개, 도시첨단산업단지는 부산, 인천, 경기, 충남 연안에 각 2개씩, 농공단지는 전남연안이 42개로 가장 많다. 지정면적은 전남연안이 230,210km²로 가장 넓다. 충남연안은 연안 시·도 중에서 가장 많은 산업단지가 입지해 있으며, 국가산업단지 6개, 일반산업단지 30개, 도시첨단 2개, 농공단지 41개가 위치해 있다. 그리고 지정면적은 83,087km²로 전국연안 시·도 중에서 5번째로 넓다. 충남연안 내에서는 아산시가 19개로 가장 많고, 다음으로 서산시 16개, 당진시 15개, 보령시 11개, 홍성군 10개, 서천군 6개, 태안군 2개가 위치해 있다<표 3-8>.

[표 3-7] 연안지역 산업단지 현황 (2018.8)

구 분	산업단지 (개)					지정면적 (㎢)
	계	국가	일반	도시첨단	농공	
전 국	468	35	271	10	152	945,702
부산연안	33	1	29	2	1	42,229
인천연안	14	2	10	2		20,273
울산연안	27	2	21		4	90,036
경기연안	74	4	67	2	1	213,906
강원연안	20	1	8		11	12,754
충남연안	79	6	30	2	41	83,087
전북연안	27	2	6		19	96,827
전남연안	72	5	24	1	42	230,210
경북연안	52	3	37		12	71,263
경남연안	64	7	38	1	18	82,660
제주연안	6	2	1		3	2,457

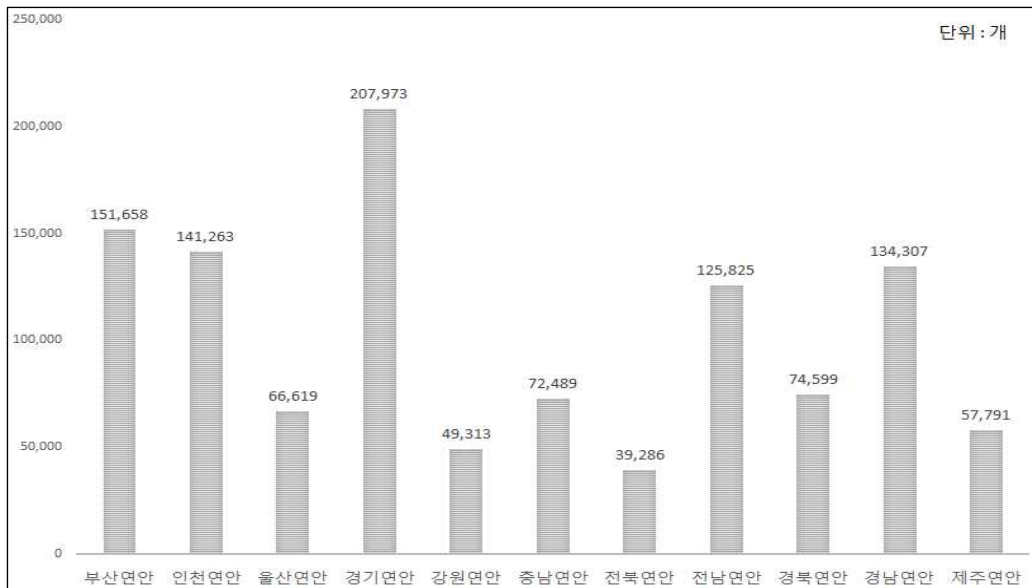
주 : 하나의 산업단지가 여러 시·도에 입지해 있는 경우, 해당 연안지역의 개별단지로 보고 카운터함
 자료 : 산업입지정보센터 「<https://www.industryland.or.kr>」

[표 3-8] 충남연안 산업단지 현황 (2018.8)

구 분	산업단지 (개)				
	계	국가	일반	도시첨단	농공
충남연안	79	6	30	2	41
아산시	19		10		9
보령시	11	1	3		7
서산시	16	1	11		4
당진시	15	3	5		7
홍성군	10		1	1	8
서천군	6	1			5
태안군	2			1	1

주 : 하나의 산업단지가 여러 시·도에 입지해 있는 경우, 해당 연안지역의 개별단지로 보고 카운터함
 자료 : 산업입지정보센터 「<https://www.industryland.or.kr>」

연안지역의 총 사업체 수는 1,121,123개이다. 이 중 경기연안이 207,973개로 가장 많고, 다음으로 부산연안 151,658개, 인천연안 141,263개, 경남연안 134,307개, 전남연안 125,825개 순이다. 충남연안은 72,489개로 6위를 점하고 있다<그림 3-21>. 연안 시·군 중에서는 경남 창원시가 84,991개로 가장 많고, 다음으로 경기 화성시 54,745개, 안산시 53,134개 순이다. 사업체가 가장 적은 시·군은 경북 울릉군으로 1,238개이고, 다음은 인천 옹진군 1,876개, 전남 함평군 2,454개이다. 충남 연안 시·군 중에서는 아산시가 20,936개로 가장 많고, 다음은 당진시 12,297개, 서산시 12,128개 순이다. 가장 사업체 수가 적인 시·군은 서천군으로 4,622개에 불과하다.



[그림 3-21] 연안지역 사업체 수 (2016)

자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

(4) 연안지역의 해양수산

수출주도 국가인 우리나라에서 항만의 경제적 위치는 매우 중요하다. 우리나라의 무역의존도가 88%인 상황에서 수출입 화물 중 99.7%가 항만을 통해서 처리되고 있을 만큼 국가 경제와 매우 밀접한 관계에 있다.³²⁾ 또 국가산업단지 41개 중 20개가 항만을 포함하거나 인

접해 있으며, 우리나라 10대 도시 중 4개(부산, 인천, 울산, 창원)가 항만을 기반으로 발전한 만큼 지역에 미치는 파급효과가 매우 크다.³³⁾ 전국적으로 항만은 총 60개가 있으며, 무역항 31개, 연안항 29개로 분류된다<그림 3-22>. 또 무역항은 국가관리항 14개, 지방관리항 17개로 나누어지고, 연안항도 국가관리항 11개, 지방관리항 18개로 분류된다. 또 향후 개발이 계획되는 신항만은 전국적으로 10개가 위치해 있다.



[그림 3-22] 전국 항만 위치도 (2016)

자료 : 해양수산부(2016), '제3차 전국 항만기본계획 수정계획'

32) 해양수산부(2016), '제3차 전국 항만기본계획 수정계획'

33) 해양수산부(2016), '제3차 전국 항만기본계획 수정계획'

한편, 충남연안에는 무역항 5개, 연안항 2개, 신항만 1개가 위치해 있다<그림 3-23>. 무역항은 국가관리항으로 평택·당진항, 대산항, 장항항이 있고, 지방관리항으로 태안항, 보령항이 있다. 그리고 연안항은 지방관리항으로 대천항과 비인항이 위치해 있다.



[그림 3-23] 충남 항만 위치도 (2016)

자료 : 충청남도(2016), 한국해양과학기술원 서해분원 유치 타당성 개발 및 설립방안

최근에는 국민의 해양레저·스포츠에 대한 관심이 높아지면서 무역항, 연안항 외에 마리나항만 조성을 계획하고 있다. 현재 기존에 지정된 마리나항만구역은 김포터미널, 왕산, 제부, 목포, 충무, 중문 6개소이고, 그 외 예정구역으로 58개소가 계획 중에 있다.³⁴⁾ 이 중 충남연안에는 왜목, 장고항, 안흥, 창리, 원산도, 무창포, 홍원 7개소가 예정되어 있다<그림 3-24>.

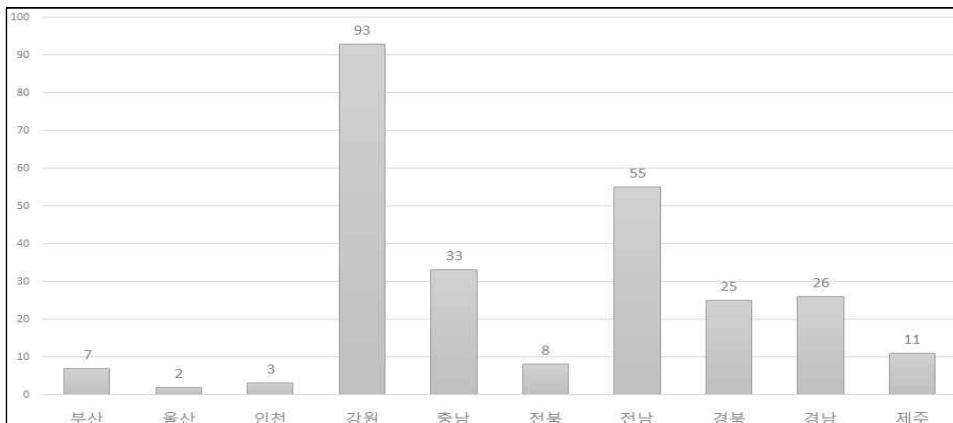
34) 해양수산부(2016), 제1차 마리나항만 기본계획 수정계획



[그림 3-24] 충남권 마리나항만 예정구역

자료 : 해양수산부(2016), 제1차 마리나항만 기본계획 수정계획

해양관광의 중요한 포인트인 해수욕장은 전국적으로 263개가 분포되어 있으며, 강원연안에 93개가 위치해 있다<그림 3-25>. 그 외에 전남연안 55개, 충남연안 33개, 경남연안 26개, 경북 연안 25개 등이 위치해 있다. 충남연안에서는 대천해수욕장이 가장 많은 연간 120백만 명이 방문하고 있으며, 다음으로 춘장대해수욕장 2백만 명, 무창포해수욕장 1백만 명이 방문하고 있다<표 3-9>.



[그림 3-25] 전국 해수욕장 현황 (2017)

자료 : 해양수산통계시스템 「<https://www.mof.go.kr>」

[표 3-9] 충남 이용관광객 상위 5위 해수욕장 (2016)

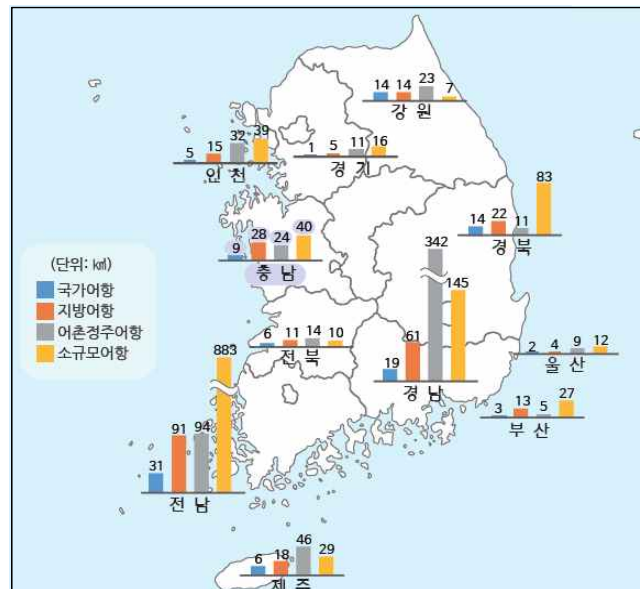
(단위 : 명)

해수욕장명	지역	이용관광객 수
대천	보령시	12,351,000
춘장대	서천군	1,952,450
무창포	보령시	1,054,400
만리포	태안군	416,100
꽃지	태안군	260,300

원자료 : 충청남도 업무자료

자 료 : 충청남도(2016), 충청남도 해양생태환경 중장기 발전전략 수립 기획연구

지역 수산업의 기반이 되는 어항은 전국적으로 국가어항 110개, 지방어항 282개, 어촌정주어항 611개, 소규모어항 1,291개가 위치해 있다<그림 3-26>.³⁵⁾ 국가어항은 전남 31개, 경남 19개, 경북 14개, 강원 14개, 충남 9개 순이고, 지방어항은 전남 91개, 경남 61개, 충남 28개, 경북 22개 순이다. 어촌정주어항은 경남 342개, 전남 94개, 제주 46개, 인천 32개, 충남 24개 순이고, 소규모어항은 전남 883개, 경남 145개, 경북 83개, 충남 40개 순이다.³⁶⁾



[그림 3-26] 전국 어항 현황 (2016)

원자료 : 한국해양수산개발원(2017), '2016 수산·해양환경 통계'

자 료 : 김종화·이지연(2017), '충남 어촌의 현황 및 변화'

35) 한국해양수산개발원(2017), '2016 수산·해양환경 통계'

36) 2016년 통계자료를 기준으로 하였으나, 무창포의 국가어항 승격을 반영함

전국 어가 수는 2017년 기준으로 52,808호이다<표 3-10>. 어가 수가 가장 많은 지역은 전남으로 18,871호가 있고, 다음은 충남 8,598호, 경남 8,152호 순이다. 전국 어가인구 수는 121,734명이고, 가장 많은 지역은 전남으로 44,051명이 종사하고 있다<표 3-10>. 다음으로 경남 18,928명, 충남 18,114명이 종사하고 있다.

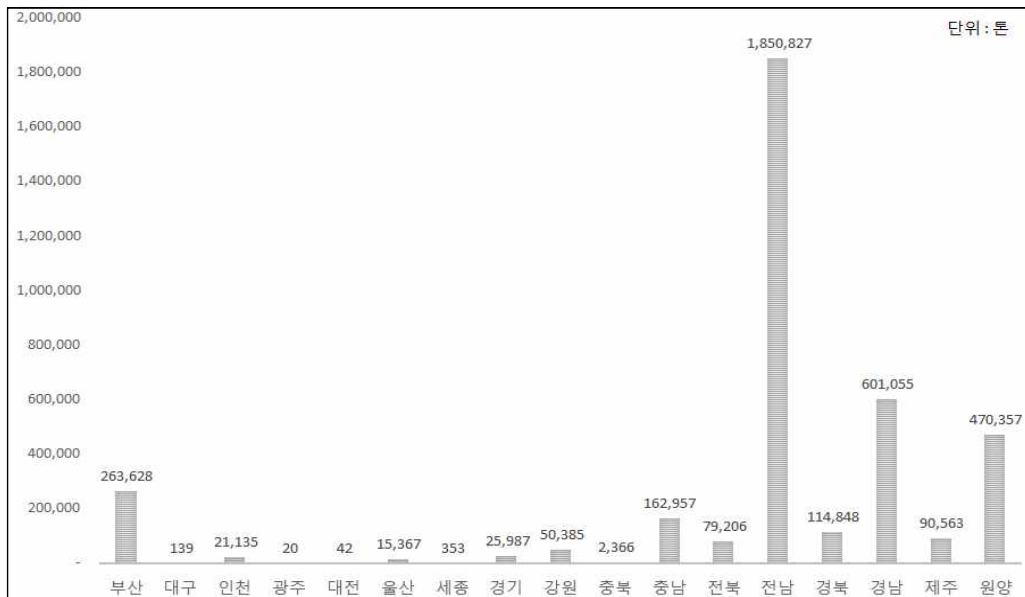
[표 3-10] 전국 어가 수 및 어가인구

(단위 : 호, 명)

지역	어가 수	어가인구
전 국	52,808	121,734
부 산	1,929	4,954
인 천	2,052	5,034
울 산	791	2,154
경 기	685	1,622
강 원	2,082	4,917
충 남	8,598	18,114
전 북	2,884	6,223
전 남	18,871	44,051
경 북	2,798	6,488
경 남	8,152	18,928
제 주	3,966	9,251

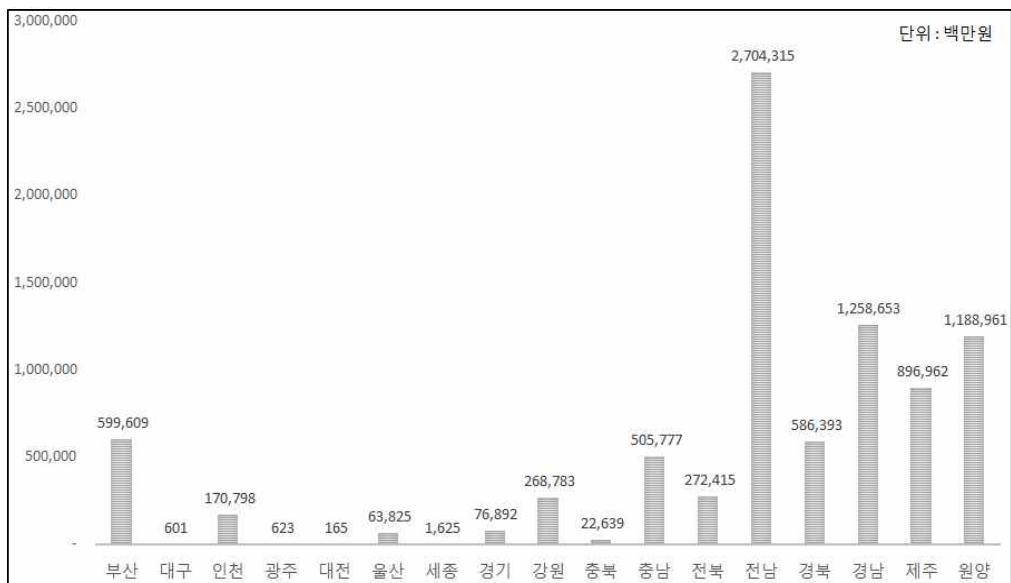
자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

우리나라의 2017년 수산물 생산량은 375만 톤이고, 생산금액은 약 8조6천억 원이었다. 이 중 원양어업을 빼 우리나라 연근해 수산물은 327만 톤으로, 생산금액은 7조4천억 원이었다. 우리나라에서 수산물이 가장 많이 생산되는 지역은 전남으로 185만 톤이 생산되었고, 다음으로 경남 60만 톤, 부산 26만 톤, 충남 16만 톤 순이었다<그림 3-27>. 생산금액도 전남이 2조7천억 원으로 가장 많고, 다음으로 경남 1조3천억 원, 제주 9천억 원, 부산 6천억 원, 경남 5.9천억 원, 충남 5.1천억 원 순이었다<그림 3-28>. 충남의 경우, 생산량은 전국 4위인 것에 비하여 생산금액은 전국 6위를 점하고 있어 생산단가가 낮은 편이다.



[그림 3-27] 우리나라 수산물 생산량 (2017)

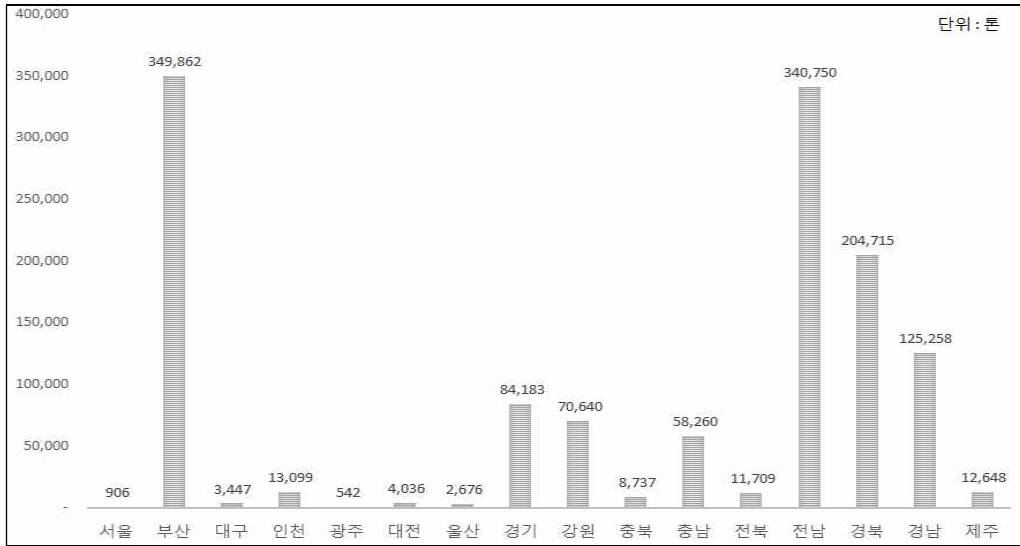
자료 : 수산정보포털 「<https://www.fips.go.kr>」



[그림 3-28] 우리나라 수산물 생산금액 (2017)

자료 : 수산정보포털 「<https://www.fips.go.kr>」

우리나라의 2017년 수산물 가공실적은 129만 톤이었다. 이 중 가장 높은 가공실적을 보유하고 있는 지역은 부산으로 350천 톤을 생산하였다. 다음으로 전남 341천 톤, 경북 205천 톤, 경남 126천 톤, 경기 84천 톤, 강원 71천 톤, 충남 58천 톤 순이었다. 충남은 수산물 생산량이 전국 4위인 것에 비하여 가공실적은 전국 7위에 위치하여 수산가공산업이 저조한 편이다<그림 3-29>.



[그림 3-29] 우리나라 수산물 가공실적 (2017)

자료 : 수산정보포털 「<https://www.fips.go.kr>」

2) 충남연안의 역량 및 한계

(1) 충남연안의 역량

지금까지 알아 본 우리나라 연안지역의 현황을 바탕으로 충남연안의 객관적인 위치를 분석하면 다음과 같다. 우선 해양환경 분야를 살펴보면, ① 전국 해안선은 14,962.8km이다. 이 중 충남연안의 해안선 길이는 전국의 8.3%에 해당하는 1,242.0km로 3위에 위치해 있다. ② 전국적으로 해양보호구역은 27개소가 지정되어 있고, 이 중 충남의 해양생태보호구역은 습지보호구

역 1개소(서천갯벌), 해양생태계보호구역 1개소(신두리사구 해역), 해양생물보호구역 1개소(가로림만 해역)가 지정되어 있다. ③ 전국 갯벌면적은 2,487㎢이다. 이 중 충남연안의 갯벌은 357㎢로 전국대비 14.4%를 차지하고 3번째로 넓다. ④ 도서(섬)는 전국적으로 3,677개가 있으며, 이 중 충남연안에는 266개가 위치해 있어 전국에서 3번째로 많다. 충남연안의 도서(섬) 중 유인도서는 37개, 무인도서는 229개이다.

다음으로 연안지역 주민들의 정주여건을 살펴보면, ① 연안 시·도 11개 중 충남연안은 6번째로 인구가 많은 지역으로 974,445명이 거주하고 있다. 충남연안 중에서는 아산시 인구가 가장 많고, 서천군 인구가 가장 적다. ② 충남연안의 인구증가율은 2007년 대비 2017년 11.0%로 전국에서 5번째로 높다. 전국연안 중 인구증가율이 가장 높은 곳은 경기연안으로 39.9%이다. ③ 연안지역의 고령화율은 충남이 17.2%로 전국 5위에 있으며, 충남연안 중에서는 서천군이 32.5%로 가장 높다. ④ 연안지역 중 도시면적이 가장 넓은 곳은 전남연안으로 1,252.3㎢이고, 충남연안은 488.4㎢로 전국에서 4번째로 좁다. 특히 충남연안에서 도시면적이 가장 좁은 곳은 서천군으로 22.7㎢에 불과하다. ⑤ 충남연안의 인구 10만 명당 문화기반시설 수는 55.1개, 사회복지시설 수는 133.3개 이다. 그리고 인구 1천명당 사설학원 수는 8.1개 이다.

셋째로 연안지역의 경제·산업 여건을 살펴보면, ① 연안지역의 GRDP는 2015년 기준으로 528.7조원이다. 이 중 경기연안이 111.4조원으로 가장 높고, 충남연안은 42.7조원으로 전국에서 3번째로 높다. ② 연안지역의 평균 재정자립도는 26.9% 수준이며, 충남연안도 이와 비슷한 27.6%로 전국에서 6번째로 높다. ③ 전국적으로 연안지역에는 총 468개의 산업단지가 입지해 있고, 이 중 충남연안에만 79개가 입지해 있어 전국 1위이다. 산업단지 지정면적은 전남연안이 230,210㎢로 가장 넓다. ④ 연안지역의 사업체 수는 약 1백만 개이고, 이 중 충남연안에 72,489개가 위치해 있어 전국에서 7번째로 많다.

마지막으로 연안지역의 해양수산 현황을 살펴보면, ① 전국의 항만 수는 총 60개이고, 이 중 충남연안에는 무역항 5개, 연안항 2개가 입지해 있다. ② 전국 마리나항만은 6개소이고, 예정구역은 58개소이다. 충남에는 마리나항만 예정구역이 7개소 있다. ③ 전국의 지정 해수욕장은 263개이고, 이 중 충남에는 33개가 소재하여 전국 3번째로 해수욕장이 많다. ④ 전국의 어항은 2,294개이고, 이 중 충남연안에는 101개의 어항이 있다. 국가어항 9개, 지방어항 28개, 어촌정주어항 24개, 소규모어항 40개가 위치해 있다. ⑤ 전국의 어가 수는 52,808호이고, 어가인구는 121,734명이다. 충남의 어가 수는 8,598호로 전국 2위이고, 어가인구는 18,114명으로 전국

3위이다. ⑥ 전국 수산물 생산량은 375만 톤이고, 생산금액은 8조6천억 원이다. 충남의 수산물 생산량은 16만 톤으로 전국 4위이고, 생산금액은 51백억 원으로 전국 6위이다. ⑦ 전국의 수산물 가공실적은 129만 톤이고, 이 중 충남의 가공실적은 58천 톤으로 전국 7위이다.

충남연안은 <표 3-11>과 같이 타 연안 시·도와 비교했을 때 전 분야에 걸쳐 대체적으로 3~5권에 속하고 있다. 특히 전국적으로 위상이 높은 분야는 해양환경으로 서해안 특징인 리아스식 해안선과 갯벌(습지), 도서(섬)를 보유하고 있고, 신두리사구, 가로림만 해역 등 가치가 높은 해양생태·생물자원으로 긍정적인 평가를 받고 있다. 또 친수공간으로 전국 3번째로 많은 해수욕장을 보유하고 있고, 특히 대천, 춘장대, 무창포 등 수도권 관광객들이 즐겨 찾는 해수욕장이 위치해 있다. 반면, 해양환경과 대비되는 지표로서 전국연안 시·도 중 산업단지가 가장 많이 입지해 있기도 하다. 아산, 서산, 당진 연안에는 중공업이 발달해 있고, 보령, 당진, 태안, 서천 연안에는 화력발전소가 입지해 있다. 해양수산 분야에서는 어가 수 및 어가인구가 전국 2~3위권에 속하고, 수산물 생산량도 전국 4위이다. 반면 수산물 가공산업은 타 지역에 비하여 후순위에 위치해 있다.

충남연안에서 하위권에 있는 지표는 도시지역면적(8위), 상하수도 보급률(10위)로 연안지역 주민들의 정주여건이 타 시·도와 비교했을 때 상대적으로 열악한 상황에 있다. 그리고 부산, 인천, 울산 등 연안도시와 비교하여 항만 SOC시설이 빈약하고 해운·항만·물류 산업이 발달하지 못하였다. 또 향후 마리나항만이 예정되어 있으나 부산, 경기, 경남 등에 비하여 후발주자 입장에 놓여져 있어 약점으로 지적될 수 있다.

[표 3-11] 충남연안의 위치

분야	분류	현황 및 내용	위치	비고
해양환경	해안선	1,242.0km (8.3%)	전국 3위	
	해양생태보호구역	습지보호구역 : 서천갯벌 해양생태보호구역 : 신두리사구 해역 해양생물보호구역 : 가로림만 해역		해양생물 보호구역은 전국 유일
	갯벌	357km ² (14.4%)	전국 3위	
	도서(섬)	266개 (유인도 37개, 무인도 227개)	전국 3위	
연안지역 정주여건	연안안구	974,445명 (6.8%)	전국 6위	
	연안인구 증가율	11.0%	전국 5위	10년간 (07~17년)
	고령화율	17.2%	전국 5위	
	도시지역면적	488.4km ² (6.6%)	전국 8위	
	문화기반시설 수	55.1개	전국 5위	인구 10만명당
	사회복지시설 수	133.3개	전국 4위	인구 10만명당
	사설학원 보유 수	8.1개	전국 5위	인구 1천명당
	상하수도 보급률	상수도 보급률 : 84.4% 하수도 보급률 : 65.5%	전국 10위	
연안지역 경제·산업	GRDP	42.7조원	전국 3위	
	재정자립도	27.6%	전국 6위	
	산업공단 수	79개(16.9%)	전국 1위	
	사업체 수	72,489(6.5%)	전국 7위	
연안지역 해양수산	항만	7개(무역항 5개, 연안항 2개)		
	마리나항만	예정구역 7개		
	해수욕장	33개 (12.5%)	전국 3위	
	어항	국가어항 9개 지방어항 28개 어촌정주어항 24개 소규모어항 40개	전국 5위 전국 3위 전국 5위 전국 4위	
	어가 수	8,598호 (16.3%)	전국 2위	
	어가인구	18,114명 (14.9%)	전국 3위	
	수산물 생산량	162,957톤	전국 4위	원양 제외
	수산물 생산금액	505,777백만 원	전국 6위	원양 제외
	수산물 가공실적	58,260톤	전국 7위	

(2) 충남연안의 한계

앞서 살펴본 바와 같이 충남연안은 전국연안 시·도 중에서 중상위권의 해양수산 역량을 보유하고 있다. 하지만 충남연안은 다음과 같은 한계와 문제점을 갖고 있기도 하다.

첫째, 다수의 해양오염원 존재하고, 해양쓰레기가 과다 유입되고 있는 지역이다. 충남 북부권의 대규모 석유화학단지, 서해안(태안, 보령, 서천 등)에 입지한 화력발전소, 천수만 일대의 축산폐수 등과 같이 연안 해양환경을 위협하는 부정적인 요인들이 존재하고 있다. 특히 해양쓰레기가 매년 지속적으로 유입되면서 주민간 갈등이 유발되고, 관광객에게 나쁜 지역 이미지를 각인시켜주는 등 사회적 비용이 발생되고 있다. 그리고 해양쓰레기 처리를 위한 막대한 예산과 인력 투입이 요구받고 있는 실정이다.

둘째, 해양 기후변화 및 연안개발에 의하여 해양생태계가 변화하고 있다. 충남연안 바다의 수온 상승 등으로 아열대성 해양생물이 출현하고, 양식수산물의 폐사율이 높아지고 있다. 그리고 각종 쓰레기(오염물질) 배출 및 무분별한 어획으로 해양생태계가 교란되고 있다. 또 연안 개발 여부에 따라 해양환경이 훼손되고, 주민 간 대립·갈등이 발생하기도 한다.

셋째, 수산자원 고갈 및 어촌 고령화·과소화가 심화되고 있다. 수산자원 고갈에 따라 수산업이 쇠퇴되고, 어촌 고령화·과소화로 지역 활력이 저하되고 있다. 또 이로 인하여 어촌 공동체가 붕괴되고 지역성장이 둔화되며, 어업·어촌의 문화와 유산이 소멸되고 있다. 그러나 현재는 어업인 소득을 높일 수 있는 어촌특화(6차산업화), 수산가공산업 등이 취약한 상태이다.

넷째, 해양관광 소프트웨어 미비에 따른 특성화가 부족하다. 충남연안에는 35개의 지정 해수욕장이 있으나, 주로 대천, 무창포, 춘장대에 이용관광객이 집중되고 있다. 대천해수욕장의 머드축제는 세제적인 축제로 가능성을 인정받고 있으나, 그 외 대부분은 작은 중소규모 지역 축제로 머무르고 있다. 현재 충남연안의 해양관광 콘텐츠는 단조로우므로, 향후 해양레저, 해양스포츠, 해양축제 등을 통한 해양관광 소프트웨어를 강화시킬 필요가 있다.

다섯째, 해양수산 관련 인적·물적 인프라 부족하여 해양산업 육성에 한계를 갖고 있다. 기존 수산업, 해양관광업 중심의 해양산업 구조를 갖고 있어 해양바이오, 선박수리, 수산기자재, 스마트양식 등 해양신산업 기반이 부족하다. 충남도 내에는 해양수산관련 대학, 연구기관, 전문기관 등이 부재하여 해양수산 분야의 역량있는 인재를 확보가 어려워 고도화된 첨단기술을 활용한 해양수산 전·후방 산업을 육성하기에 한계가 있다. 또 인천항, 평택항, 부산항, 광양항

과 같은 물동량이 많은 국가 무역항이 부재하여, 지역 물류산업의 여건 및 기반이 취약하다.

여섯째, 충남에는 서해안권을 대표할 수 있는 해양도시가 부재하다. 충남은 국토의 서해안권 중심에 위치한 광역지자체로서 아시아 평화공동체를 구성하고 동북아 국가와 교류의 폭을 넓히는 ‘환황해권’의 중심 지자체로서 구심점 역할을 충분히 수행할 수 있다. 그러나 충남도 차원의 적극적인 해양수산업 관련 투자와 지정학적 이점에도 불구하고, 아직까지 충남연안에는 환황해시대를 대표하는 ‘해양도시’라고 이름을 붙일 수 있는 연안도시가 부재한 실정이다.

[표 3-12] 충남연안 시·군의 해양수산 동향

구 분	내 용
아산시	<ul style="list-style-type: none"> 섬유, 전자, 도자기, 화학, 기계 등 수도권을 시장으로 하는 경공업이 발전하였고, 현재는 해양수산관련 분야에 대한 투자가 미흡함
보령시	<ul style="list-style-type: none"> 대천, 무창포 등 해수욕장 중심의 해양관광 산업기반을 구축하고 있고, 보령신항 개발에 적극적인 행정력을 투입할 계획임 최근 해양수산관광국 신설을 통하여 해양도시로서 위상을 높이기 위하여 노력 중이고, 2022년 보령해양머드엑스포를 유치하였음
서산시	<ul style="list-style-type: none"> 대산읍을 중심으로 석유화학이 발달해 있고, 중국 용안항과 대산항 간의 여객항로 개설, 해미읍 비행장의 민항기 취항 등 해양과 항만의 교통 인프라를 확충 중임 충남을 대표하는 어촌체험마을이 위치해 있고, 가로림만을 활용한 해양수산정책 추진에 적극적임
당진시	<ul style="list-style-type: none"> 에너지 및 제철산업이 발달해 있고, 평택·당진항이라는 국가 무역항이 위치해 있으나, 수산세력은 점차 약화되는 추세임 중부해양경찰청, KIOST 서해분원 유치 등에 관심이 많고 적극적임
홍성군	<ul style="list-style-type: none"> 충남도청 이전으로 내포신도시가 건설되어 홍북면 중심으로 성장하고 있으나, 서면(남당항)을 중심으로 하는 수산세력은 점차 약화되고 있음 해양수산관련 조직을 증설하여 해양산업에 대한 정책적 투자를 확대하고 있음
서천군	<ul style="list-style-type: none"> 국립생태원, 국립해양생물자원관 등 생태 중심의 발전기반이 구축되고 있으나, 해양수산분야에서는 뚜렷한 성과가 미흡함 해양바이오산업화 인큐베이터, 장항생태산업단지를 중심으로 해양바이오산업 육성을 추진하고 있음
태안군	<ul style="list-style-type: none"> 충남 수산업의 약 48%를 점유하고 있으나, 주로 전통 수산업 중심이고, 최근에는 해양관광분야에 적극적인 행정력을 투입하고 있음 해양산업을 미래 성장산업으로 보고 미래전략실을 설치하여 해양관광, 해양신산업 분야에 적극적으로 정책을 추진 중임

〈표 3-12〉와 같이 충남연안 7개 시·군은 중공업 및 항만산업이 발달한 북부권과, 수산업 및 해양관광업이 발달한 중·남부권으로 구분할 수 있다. 북부권은 수도권과 인접하고 대산항, 당진항과 같은 무역항이 자리잡고 있어 에너지산업, 중화학공업 등이 발달하였다. 반면 천수만을 중심으로 하는 중·남부권은 특별한 산업이 발달하기보다 전통적인 수산업과 자연환경을 활용한 해양관광업이 발달해 있다. 이는 지역별로 주력산업에 맞게 성장한 구조를 보이지만, 해양수산의 관점에서 충남 해양역사와 문화를 대변하고, 미래 정책수요에 대응할 수 있는 해양도시의 모습을 갖추고 있다고 보기에는 어려운 상황이다. 따라서 충남연안의 고유성·

독창성·전통성을 극대화시키고 글로벌 해양도시로 거듭날 수 있는 환황해권 중심도시로서 신해양도시 조성이 필요하다. 특히 이러한 신해양도시를 조성함으로써 우리나라 수도권 및 행정복합도시와의 연결고리를 갖춘 환황해권 해양관문으로서의 역할도 충실히 수행될 수 있을 것으로 기대된다.

제4장 충남 연안주민의 인식조사

본 장에서는 충남연안에 거주하는 주민들의 의견을 수렴하여 주민들의 정주 및 생활 만족도, 해양도시 조성에 대한 인식을 분석하였다. 본 조사는 충남연안 6개 시·군 인구에 비례하여 총 550명을 대상으로 조사하였다. 조사기간은 2018년 9월에 한 달간 일대일 면대면방식 실시하였다.

1. 응답자 속성

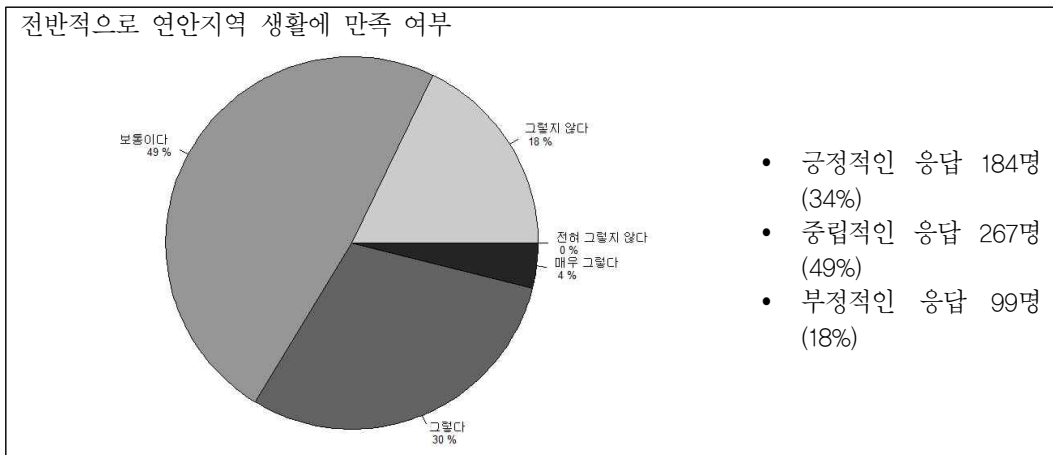
응답자의 속성을 살펴보면 다음과 같다<표 4-1>. 먼저 남녀의 성비는 각 49.8%와 50.2%로 비슷하게 분배되었다. 연령은 ‘만 41세~50세 이하’가 21.8%로 가장 많았고, 다음은 ‘만 51세~60세 이하’ 20.7%, ‘만 31세~40세 이하’ 17.3% 순이었다. 특히 ‘만 61세 이상’이 147명으로 전체의 26.7%를 차지하고 있다. 결혼여부는 ‘기혼’이 전체의 81.1%를 차지하고 있다. 학력은 고등학교가 37.5%로 가장 많았고, 다음은 전문대 21.1%, ‘중학교 졸업 이하’ 20.5% 순이었다. 고등학교 졸업 이하가 전체의 58%를 차지하고 있어 중등교육 이수자의 비율이 높았다. 직업은 ‘농어업인’이 22.0%로 가장 많았고, 다음은 ‘회사원(민간기업)’ 21.3%, ‘자영업’ 19.8% 순이었다. 소득수준은 ‘3000만 원 이상 ~ 4000만 원 미만’이 25.8%로 가장 많았고, ‘4000만 원 이상 ~ 5000만 원 미만’ 22.9%, ‘6000만 원 이상 ~ 7000만 원 미만’ 12.7% 순이었다. 거주지역은 보령시가 30.7%로 가장 많았고, 당진시 23.6%, 태안군 22.2% 순이었다. 현재 연안지역에서의 거주기간은 ‘11~20년’이 22.0%로 가장 많았고, 다음은 ‘21~30년’이 18.7%이었다. 특히 31년 이상 장기 거주한 응답자가 전체의 46.9%를 차지하고 있어 지역을 잘 아는 응답자가 많이 분포하고 있다.

[표 4-1] 응답자의 속성

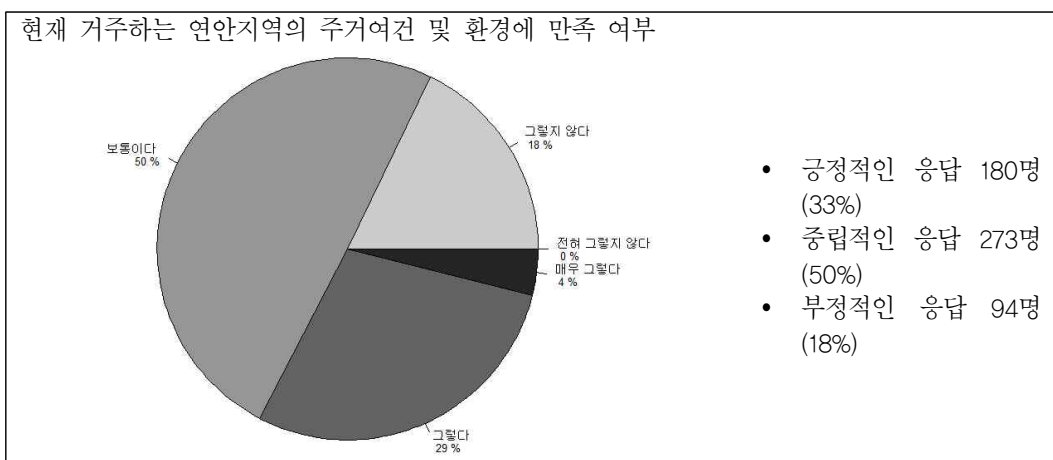
구분	내 용	빈도(%)	구분	내 용	빈도(%)
성별	남	274(49.8)	결혼	기혼	446(81.1)
	여	276(50.2)		미혼	104(18.9)
연령	만 20세 이하	20(3.6%)	학력	중학교	113(20.5%)
	만 21~30세 이하	54(9.8%)		고등학교	206(37.5%)
	만 31~40세 이하	95(17.3%)		전문대 (2,3년제)	116(21.1%)
	만 41~50세 이하	120(21.8%)		대학	105(19.1%)
	만 51~60세 이하	114(20.7%)		대학원(석사·박사)	10(1.8%)
	만 61세~70세 이하	81(14.7%)	직업	농어업인	121(22.0%)
	만 71세~80세 이하	43(7.8%)		전업주부	54(9.8%)
	만 81세 이상	23(4.2%)		자영업	109(19.8%)
소득	1000만 원 미만	13(2.4%)		공무원 (군인, 경찰, 교원 포함)	47(8.5%)
	1000만 원 이상 ~ 2000만 원 미만	38(6.9%)		회사원(민간기업)	117(21.3%)
	2000만 원 이상 ~ 3000만 원 미만	68(12.4%)		회사원(공공기관)	30(5.5%)
	3000만 원 이상 ~ 4000만 원 미만	142(25.8%)		전문직 (의사, 변호사, 교수, 연구원)	16(2.9%)
	4000만 원 이상 ~ 5000만 원 미만	126(22.9%)		학생	28(5.1%)
	5000만 원 이상 ~ 6000만 원 미만	65(11.8%)		무직	21(3.8%)
	6000만 원 이상 ~ 7000만 원 미만	70(12.7%)		기타 (노무직)	7(1.3%)
	7000만 원 이상	28(5.1%)		거주 기간	0~10년
거주 지역	당진시	130(23.6%)	11~20년		121(22.0%)
	보령시	169(30.7%)	21~30년		103(18.7%)
	서산시	64(11.6%)	31~40년		75(13.6%)
	서천군	55(10.0%)	41~50년		52(9.5%)
	태안군	122(22.2%)	51~60년		50(9.1%)
	홍성군	10(1.8%)	61~70년		45(8.2%)
※ 아산은 연안지역으로 분류되나, 연안지역으로서 자원을 보유하지 못하고 있어 제외					71년 이상

2. 충남연안 주민의 생활 만족도

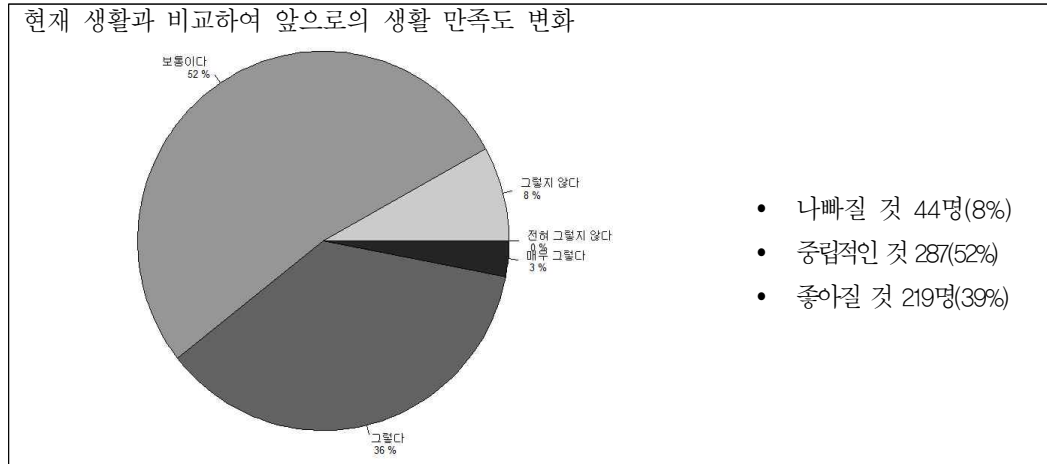
충남연안에서 거주하는 주민들의 생활 만족도를 살펴보면 다음과 같다. ① 현재 살고 있는 연안지역 생활에 전반적으로 만족하는 비율은 34%에 불과하였다. ‘보통’이라는 중립적인 의견이 49%, 만족하지 않는다는 의견이 18%이었다. 응답자의 절반은 만족 또는 불만족하지 않는 중립적인 의견이었다.



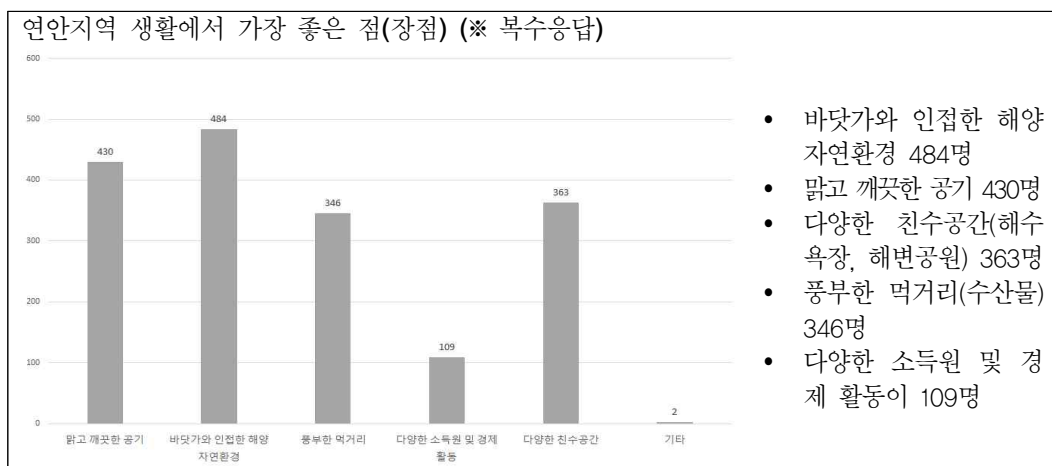
② 현재 거주하는 연안지역의 주거여건 및 환경에 만족하는 비율은 33%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 50%, 불만족하다는 의견은 18%이었다. 앞의 만족도 항목과 거의 같은 수준의 응답이 나왔다.



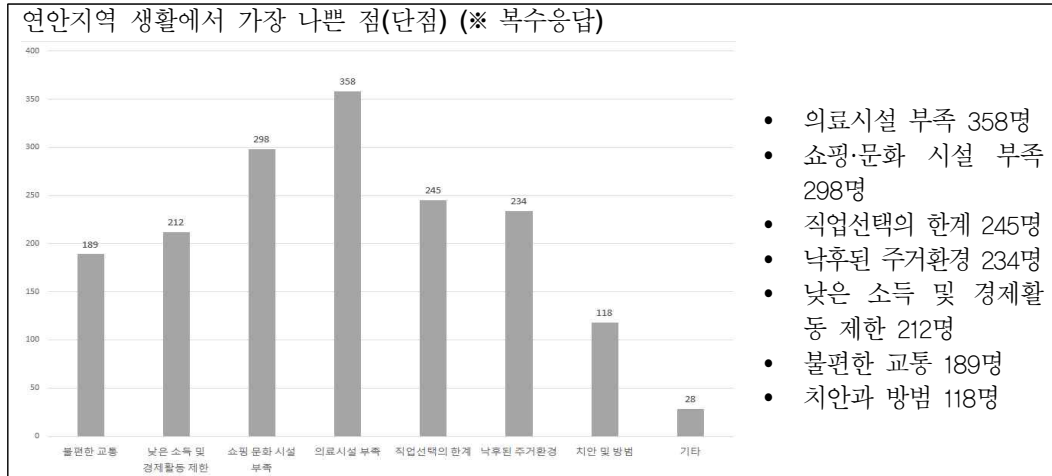
③ 현재 연안지역의 생활과 비교하여, 향후 생활 만족도가 좋아질 것이라고 예상하는 비율은 39%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 52%, 나빠질 것이라는 응답은 8%이었다. 나빠질 것이라는 의견보다 좋아질 의견이 더 많아 생활환경 개선에 대한 기대감이 반영되었다.



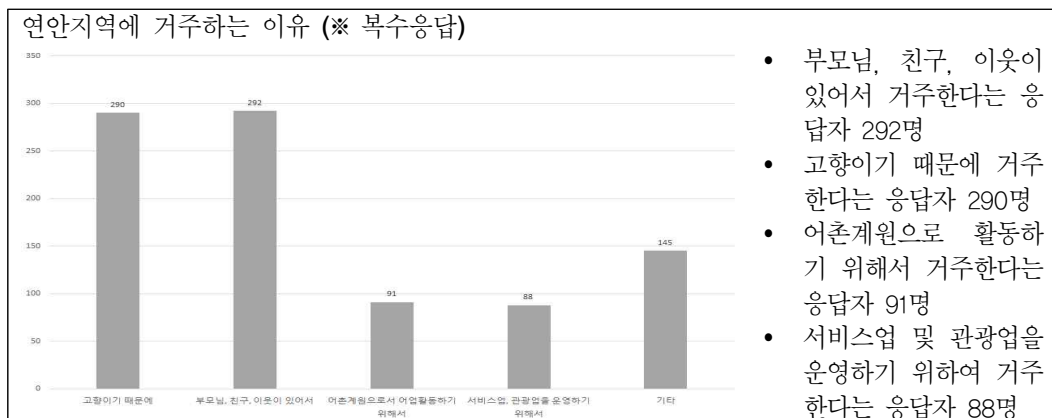
④ 연안지역 생활 중에서 가장 좋은 점은 ‘바닷가와 인접하여 해양 자연환경과 쉽게 접할 수 있다’라는 응답자가 484명이었다. 그리고 맑고 깨끗한 공기가 있기 때문이라는 응답자도 430명이었다. 많은 주민들이 해양환경이 주는 주거공간의 쾌적함과 상쾌함이 연안지역 생활의 가장 큰 장점이라고 응답하였다. 한편 연안생활 장점이 ‘다양한 소득원 및 경제활동’이라는 응답자는 109명에 불과하였다.



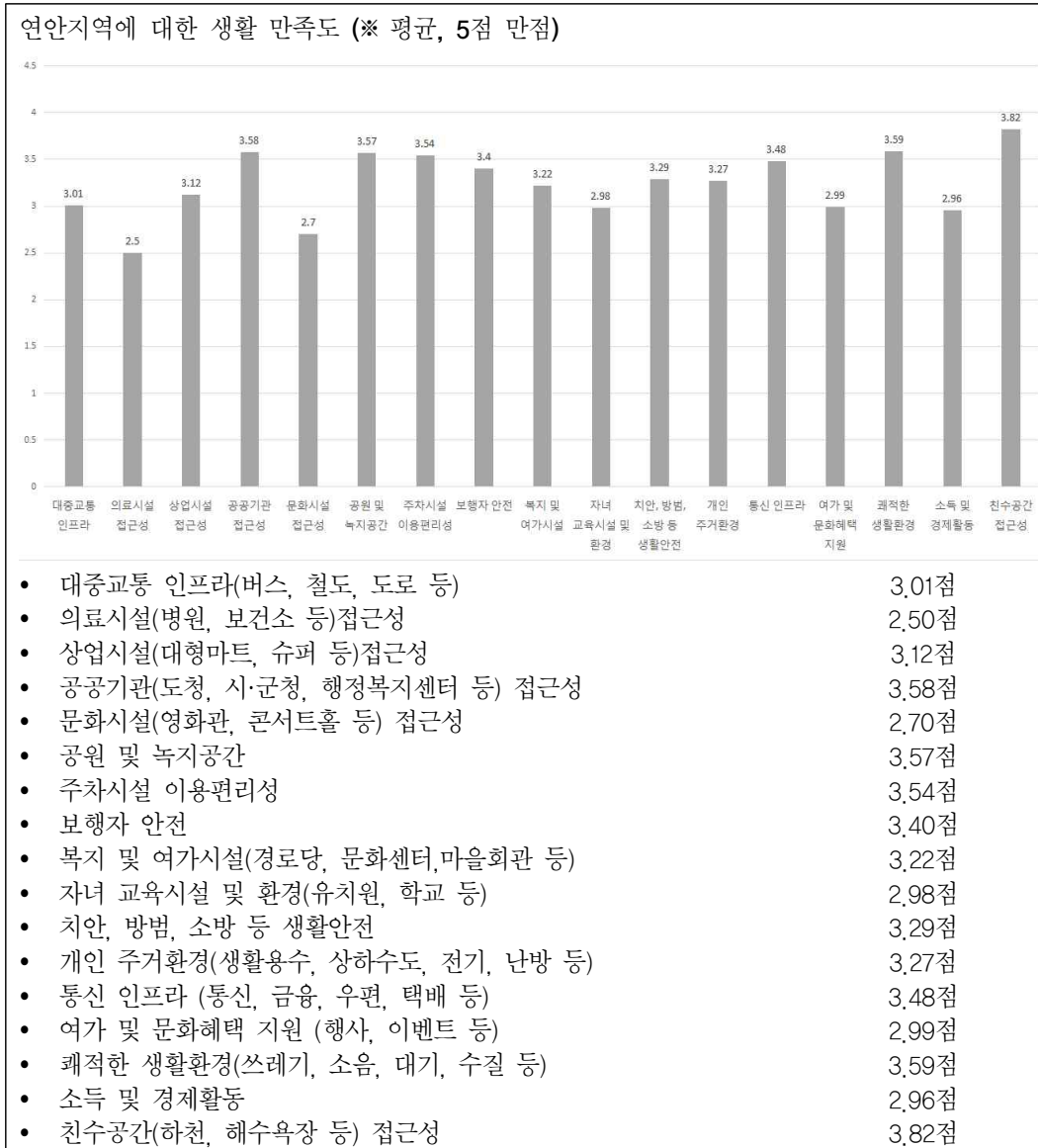
⑤ 연안지역 생활의 가장 나쁜 점은 ‘의료시설 부족’이라는 응답자가 358명이었다. 다음으로 쇼핑·문화시설 부족, 직업선택의 한계, 낙후된 주거공간, 낮은 소득과 경제활동 제한, 불편한 교통, 치안 및 방범 순이었다. 전반적으로 의료, 문화, 쇼핑 등 실생활과 밀접한 생활·편의시설이 부족하다는 응답이 많았다.



⑥ 연안지역에 거주하는 가장 큰 이유는 ‘부모님, 친구, 이웃이 있기 때문’이라는 응답자가 292명이었다. 다음으로 ‘고향이기 때문이라고’이라는 응답자가 290명이었다. 이와 같이 연안지역 주민들은 사회적 관계의 이유로 거주하고 있었다. 한편, ‘어촌계원으로 어업활동을 하기 위해서’라는 응답자는 91명, ‘서비스업·관광업을 하기 위해서’라는 응답자는 88명으로, 경제적인 이유로 거주한다는 응답자의 비율은 낮았다.

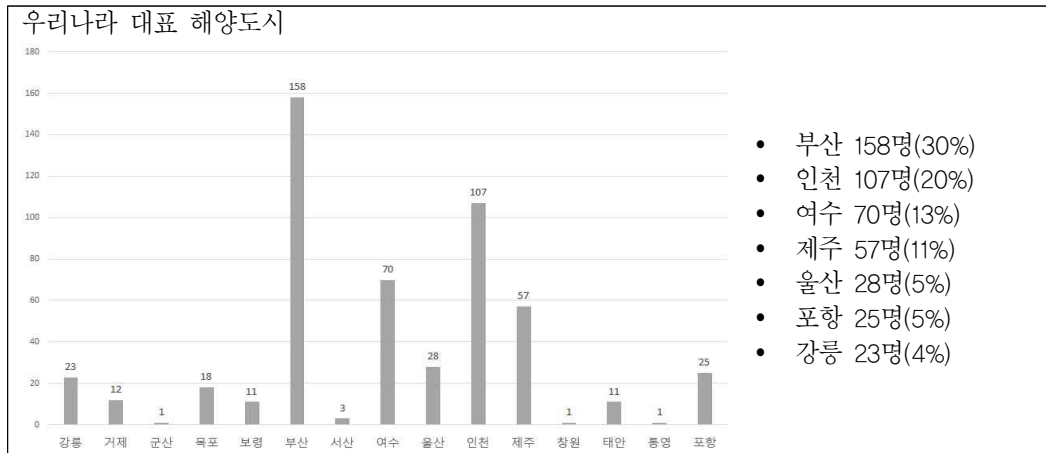
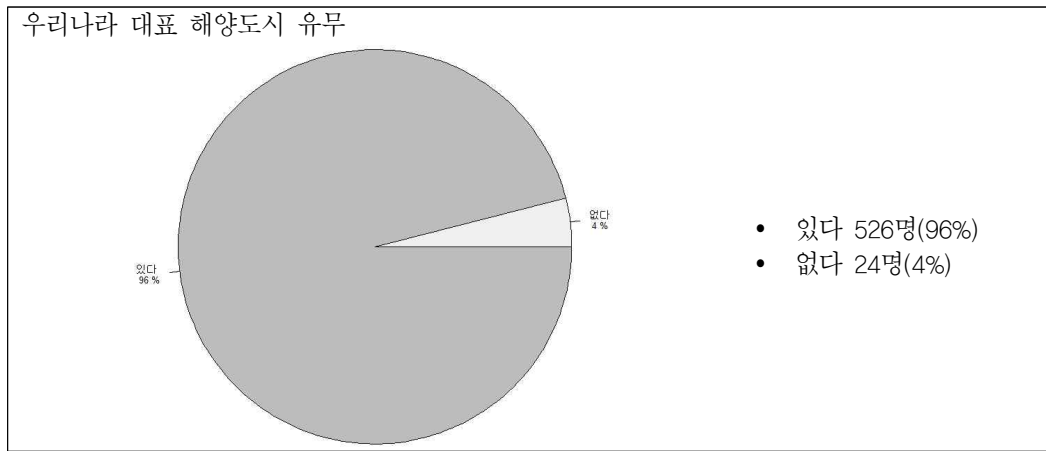


⑦ 연안지역의 생활 만족도를 평균으로 표시했을 때, 가장 높은 것은 ‘친수공간 접근성’ 3.82점이었다. 다음으로 ‘쾌적한 생활환경’ 3.59점, ‘공공기관 접근성’ 3.58점, ‘공원 및 녹지공간’ 3.57점, ‘주차시설 이용편리성’ 3.54점 순이었다. 반면, 가장 낮은 것은 ‘의료시설 접근성’ 2.50점, ‘문화시설 접근성’ 2.70점, ‘소득 및 경제활동’ 2.96점, ‘여가 및 문화혜택 지원’ 2.99점 순이었다.



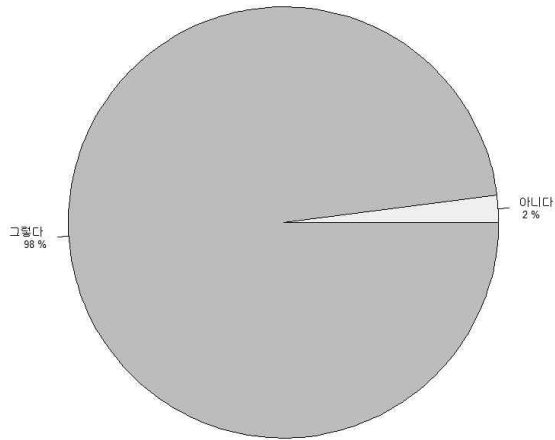
3. 해양도시 조성에 대한 인식

충남연안에서 거주하는 주민들의 해양도시에 대한 인식과 향후 해양도시 조성에 대한 견해를 살펴보면 다음과 같다. ① ‘우리나라를 대표할 수 있는 해양도시가 있다’ 는 의견은 96%로 압도적으로 많았다. 우리나라를 대표하는 해양도시로는 부산, 인천, 여수, 제주, 울산 등이 거론되었다. 충남연안 중에서는 보령(11명), 태안(11명), 서산(3명)이 포함되었다.



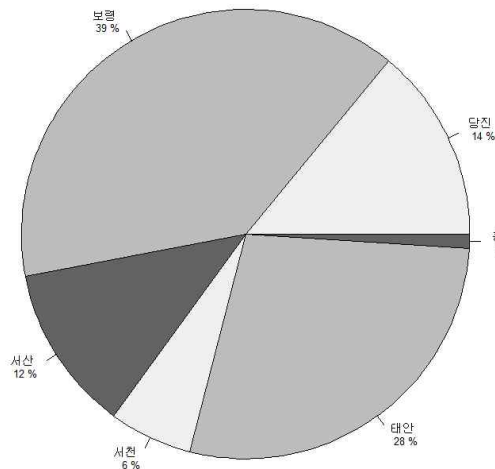
② 전국의 지역별 해안권을 대표할 수 있는 해양도시가 필요한지에 대해서는 98%가 필요하다고 응답하였다. 그리고 충남 서해안을 대표할 수 있는 해양도시가 보령이라는 응답이 가장 많았다. 다음으로 태안, 당진, 서산, 서천, 홍성 순이었다.

지역별 해안권을 대표할 수 있는 해양도시의 필요성



- 그렇다 540명(98%)
- 아니다 10명(2%)

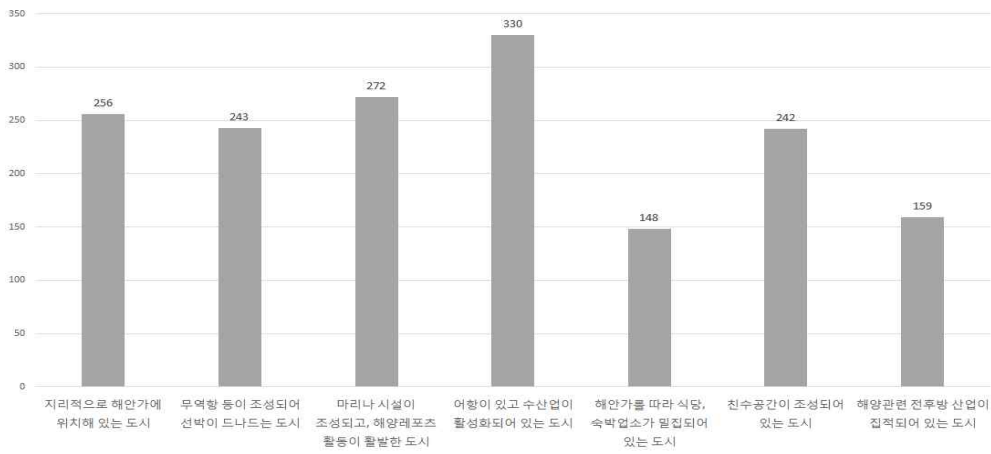
충남 서해안을 대표하는 해양도시



- 보령 210명(39%)
- 태안 150명(28%)
- 당진 77명(14%)
- 서산 64명(12%)
- 서천 35명(6%)
- 홍성 4명(1%)

③ 해양도시의 정의 대한 질문에 ‘어항이 있고 수산업이 활성화되어 있는 도시’라는 응답자가 330명이었다. 다음으로 ‘마리나 시설이 조성되고, 요트 스킨스쿠버, 서핑 등이 활발한 도시’, ‘지리적으로 해안가에 위치해 있는 도시’, ‘무역항 등이 조성되어 상선, 여객선, 크루즈 등 선박이 드나드는 도시’, ‘친수공간(해변공원, 해수욕장 등)이 조성되어 있는 도시’ 순이었다. 반면, 최근 주목을 받고 있는 ‘해양관련 전후방 산업(조선업, 해양바이오산업 등)이 집적되어 있는 도시’라는 응답자는 159명으로 가장 적었다.

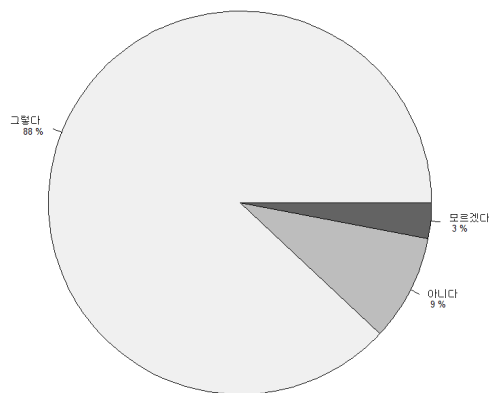
해양도시의 정의 (※ 복수응답, 3개까지)



- 어항이 있고 수산업이 활성화되어 있는 도시 330명
- 마리나 시설이 조성되고, 요트 스킨스쿠버 서핑 등이 활발한 도시 272명
- 지리적으로 해안가에 위치해 있는 도시 256명
- 무역항 등이 조성되어 상선, 여객선, 크루즈 등 선박이 드나드는 도시 243명
- 친수공간(해변공원, 해수욕장 등)이 조성되어 있는 도시 242명
- 해양관련 전후방 산업(조선업, 해양바이오산업 등)이 집적되어 있는 도시 159명
- 해안가를 따라 식당(횃집) 숙박업소가 밀집되어 있는 도시 148명

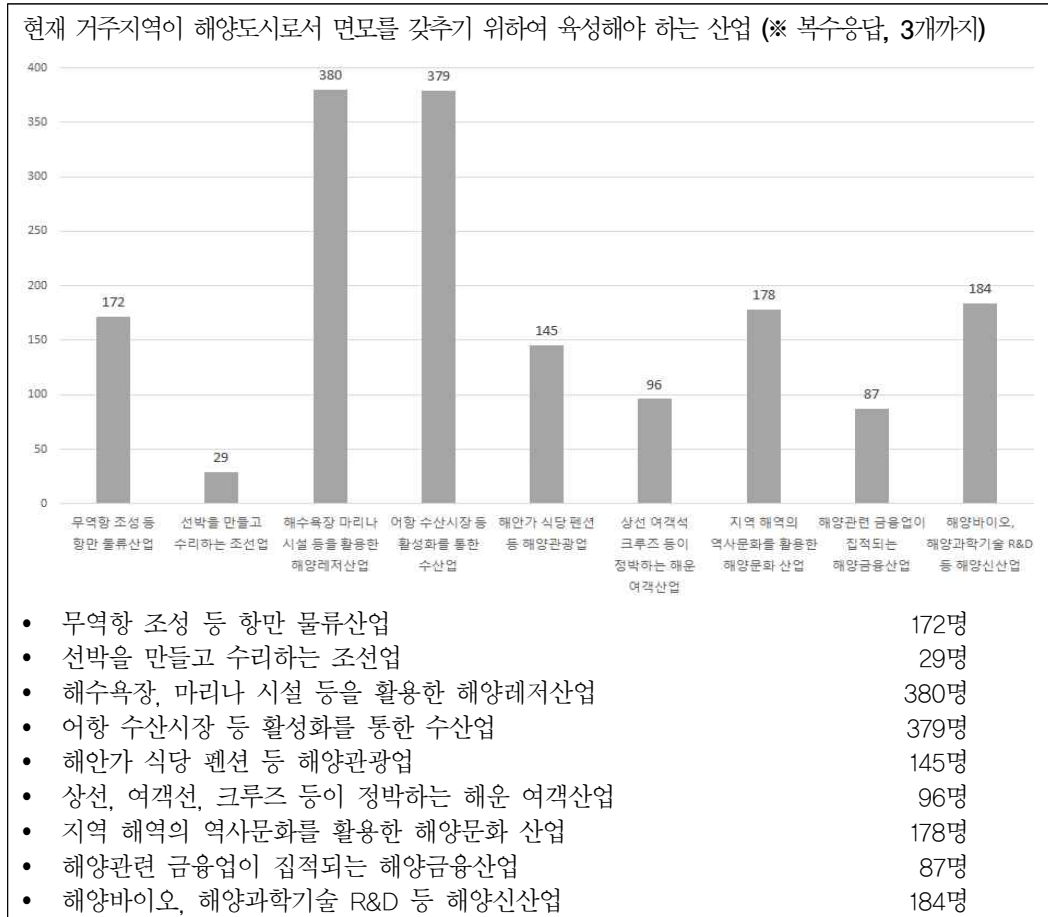
④ 본인이 거주하는 지역이 해양도시라고 생각하는지에 대해서는 88%가 ‘그렇다’고 응답하였다. 충남연안 주민들은 대부분 현재 거주하고 있는 지역(도시)을 해양도시라고 생각하고 있다.

현재 거주하는 지역을 해양도시라고 생각하는지 여부



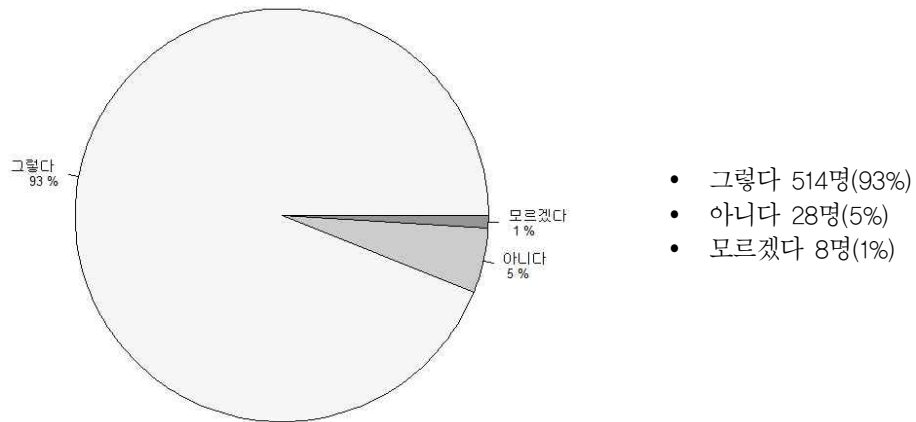
- 그렇다 485명(88%)
- 아니다 49명(9%)
- 모르겠다 16명(3%)

⑤ 현재 거주지역이 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 산업은 해양레저산업(380명)과 수산업(379명)으로 나타났다. 이는 연안주민들이 해양관광업과 수산업이 발달한 지역적 특성을 충분히 인지하고 있음을 보여준다. 반면 가장 응답자가 없는 산업은 조선업(29명)이었다. 충남연안에서는 조선업이 발달된 지역이 없는 현실을 반영하고 있다.

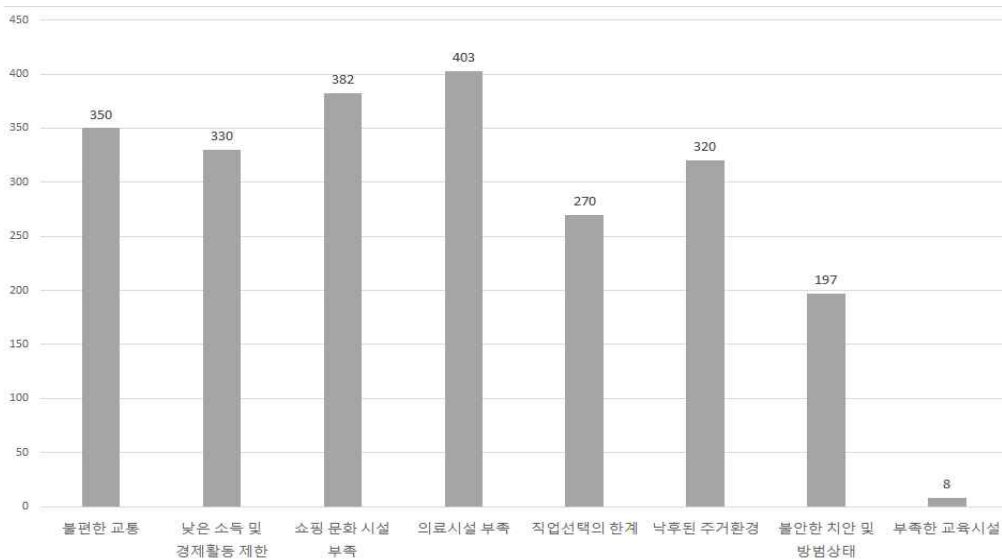


⑥ 해양도시가 조성되면 연안지역 주민들의 생활 만족도가 높아질 것으로 기대하는지에 대해서는 93%가 ‘그렇다’ 라고 답하였다. ‘그렇다’ 응답자가 기대하는 부분은 의료시설 부족 해결(403명), 쇼핑·문화시설 부족 해소(382명), 불편한 교통문제 해결(350명), 낮은 소득 및 경제활동 제한 해소(330명), 낙후된 주거환경 개선(320명) 순이었다. ‘그렇다’ 응답자의 대부분은 정주여건 및 생활환경 개선을 기대하고 있었다.

해양도시 조성에 따른 생활 만족도 향상 기대

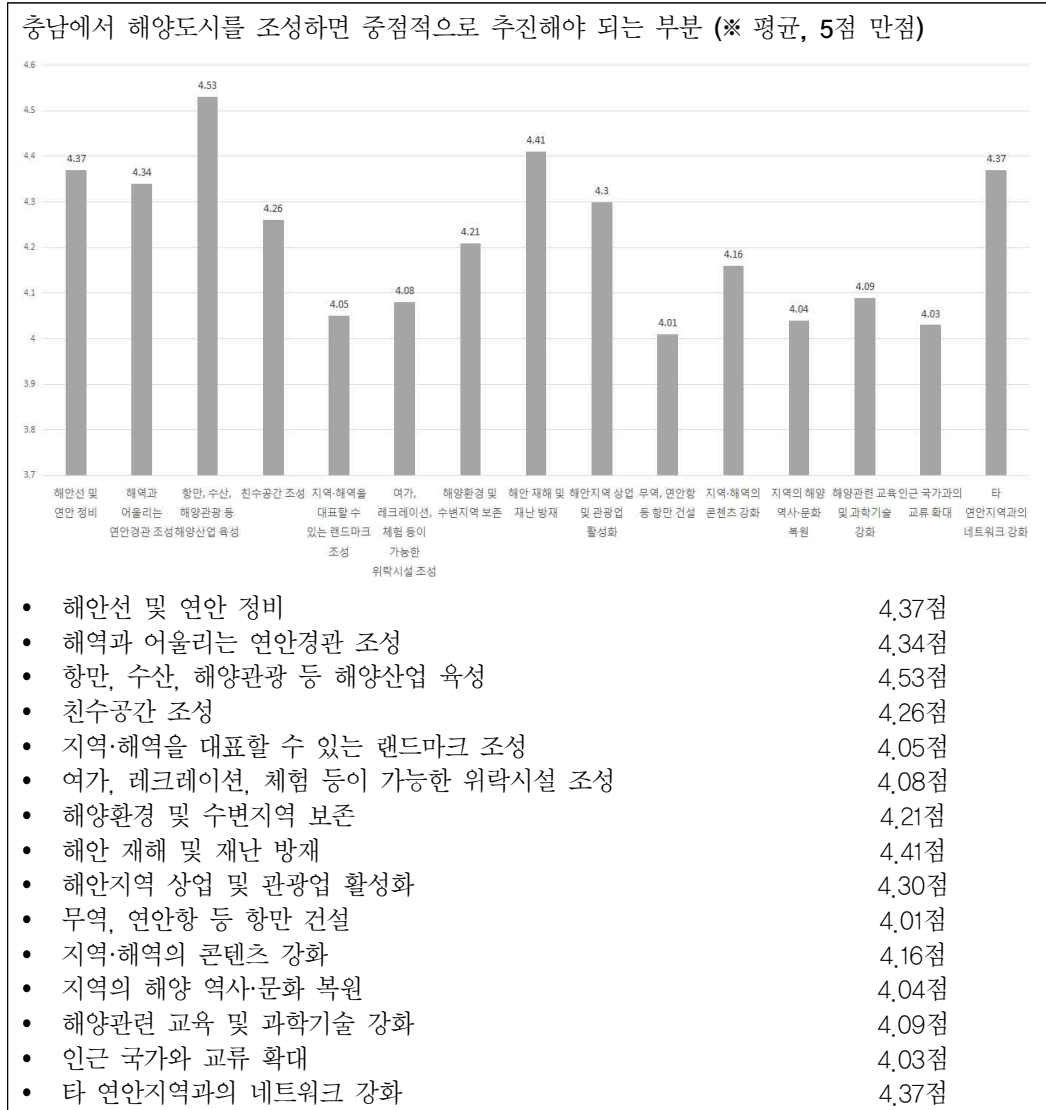


‘그렇다’ 응답자, 어떤 측면이 좋아질 것으로 기대 하는지 (※ 복수응답)

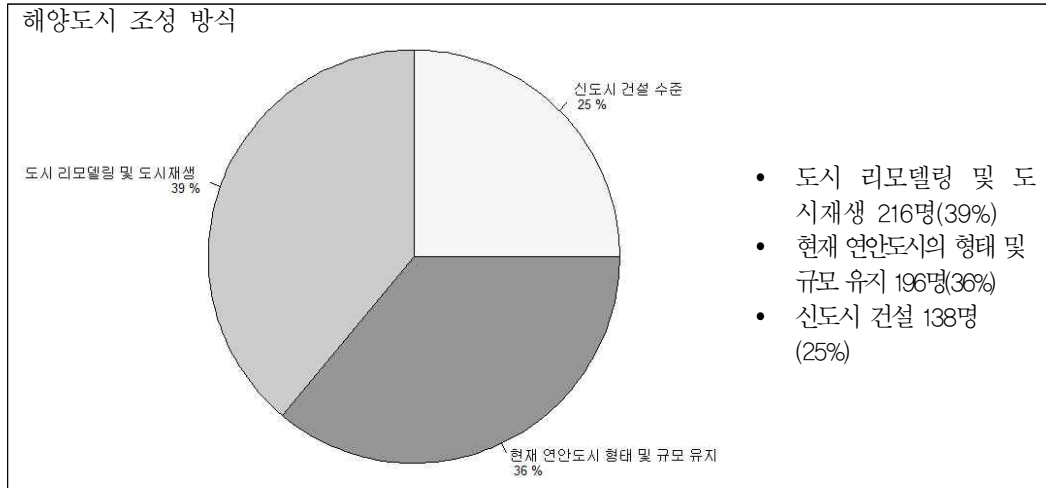


- 불편한 교통 350명
- 낮은 소득 및 경제활동 제한 330명
- 쇼핑·문화 시설 부족 382명
- 의료시설 부족 403명
- 직업선택 한계 270명
- 낙후된 주거환경 320명
- 불안한 치안 및 방법상태 197명
- 부족한 교육시설 8명

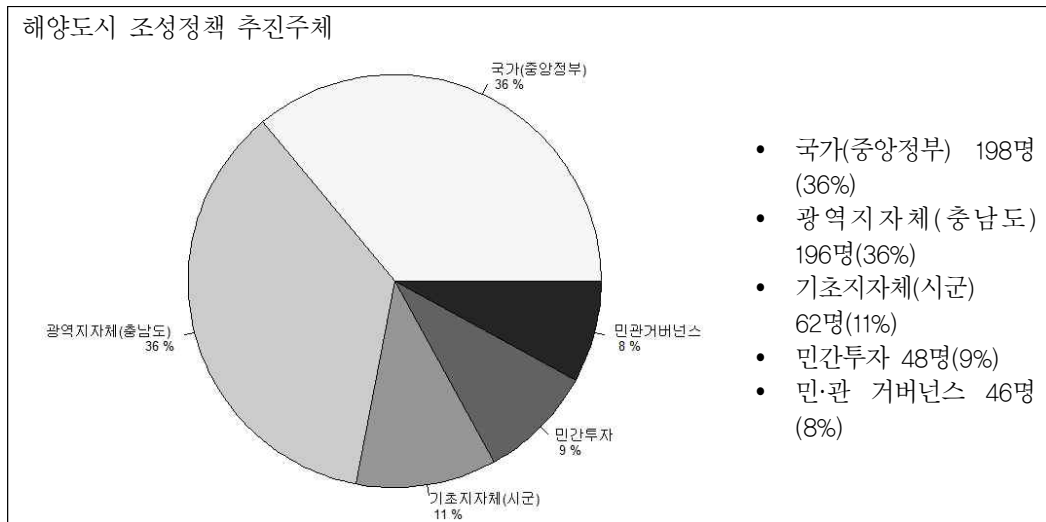
⑦ 향후 충남에 해양도시가 조성되면 중점적으로 추진해야 될 부분은 ‘해양산업 육성’ 으로 나타났다. ‘해양산업 육성’ 이 평균 4.53점으로 가장 높았으며, 다음으로 ‘해안 재난·재해 방재’ 4.41점, ‘해안선 및 연안 정비’ 4.37점, ‘타 연안지역과 네트워크 강화’ 4.37점 순이었다.



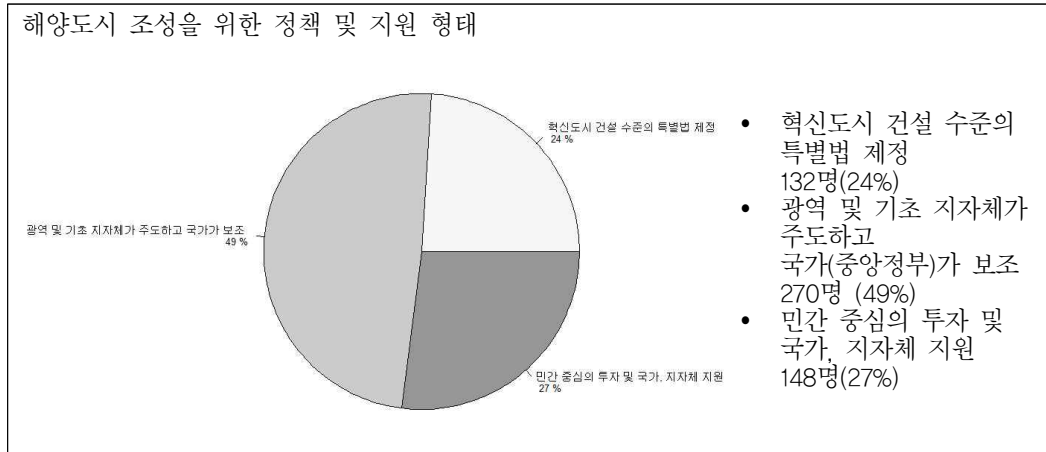
⑧ 해양도시 조성 방식에 대해서는 기존 도시를 리모델링하거나 도시재생의 관점에서 접근해야 한다는 의견이 39%로 가장 많았다. 다음으로 현재의 연안도시 형태 및 규모를 그대로 유지해야 한다는 의견이 36%이고, 신도시 건설 수준으로 해야 한다는 의견이 25%였다.



⑨ 해양도시 조성정책의 주체는 국가(중앙정부) 36%, 광역지자체(충남도) 36%로 나타났다. 다음으로 기초지자체 11%, 민간투자 9%, 민·관 거버넌스 8% 순이었다. 전체 응답자 중 72%가 국가 및 광역지자체가 추진해야 하는 큰 규모의 사업으로 인식하고 있다.



⑩ 해양도시 조성을 위해서는 광역 및 기초 지자체가 주도하고, 국가가 보조해주는 형태가 가장 바람직하다는 의견이 49%로 나타났다. 민간 중심의 투자와 혁신도시 건설 수준의 특별법 제정이 각각 27%, 24%로 나타났다.



4. 해양도시 조성에 대한 연안주민 의식

이상 연안주민들의 생활 만족도 및 해양도시 인식 등의 결과를 바탕으로 시사점을 도출하면 다음과 같다. 먼저, 현재 연안지역 주민들의 생활 만족도 및 정주인식에 대한 시사점을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 충남연안에 거주하는 주민들 대부분은 현재 생활에 큰 불편함을 느끼지 못하고 있다. 현재 생활 전반, 주거여건 및 환경에 대한 부정적인 응답비율이 각 18%였으나, 긍정적인 응답비율은 각 33~40%로 나타났다. 약 절반의 응답자는 ‘보통’이라는 중립적인 의견을 보여 큰 불편함을 느끼지는 않는 것으로 나타났다. 또한 현재 생활과 비교하여 향후 만족도도 ‘보통’이라는 중립적인 의견이 52%를 차지하여, 큰 불편함은 없으나 큰 기대도 없는 것으로 나타났다.

둘째, 연안지역 생활에서 가장 좋은 점은 해양 자연환경 및 깨끗한 공기, 다양한 친수공간 등 거주·생활 환경에서 얻을 수 있는 쾌적함과 여유로움 등으로 나타났다. 응답자는 바닷가와 인접한 자연환경(484명), 맑고 깨끗한 공기(430명), 다양한 친수공간(363명)이 연안지역에서

사는 가장 좋은 장점이라고 꼽았다.

셋째, 연안지역 생활에서 가장 나쁜 점은 의료시설, 쇼핑·문화시설 등이 부족하다는 의견이 많았다. 응답자는 의료시설 부족(358명), 쇼핑·문화시설 부족(298명), 낙후된 주거환경(234명), 불편한 교통(189명) 등 일상생활에 필요한 의료, 교통, 문화 등의 시설이 부족하다고 응답하였다. 한편, 직업선택의 한계(245명), 낮은 소득 및 경제활동 제한(212명)에 대한 응답자도 많아 일자리 부족, 낮은 주민소득 등 경제적 요인에 대한 부정적인 의견도 제기되었다.

넷째, 연안지역에서 거주하는 가장 큰 이유는 고향이기 때문이고, 부모·친구·이웃이 있기 때문이라는 의견이 많았다. 연안지역에서 어업활동, 서비스업·관광업 등 경제적 이유보다는 본인이 태어나고, 가족·지인이 많은 익숙한 공간이기 때문에 거주한다는 의견이 많았다.

다음으로 충남연안 주민들이 생각하는 ‘해양도시’ 이미지 및 기대감에 따른 시사점을 제시하면 다음과 같다. 첫째, 충남연안 주민들은 우리나라에 해양도시가 존재한다고 생각하고 있으며, 그곳은 부산과 인천이라고 답하였다. 응답자의 96%가 해양도시가 있다고 응답하였고, 해양도시는 부산(30%), 인천(20%), 여수(13%) 순이라고 하였다. 충남연안 중에서는 보령(11명), 태안(11명), 서산(3명)이 포함되었다.

둘째, 충남 서해안을 대표하는 해양도시로는 보령, 태안이라는 의견이 많았다. 응답자는 보령(39%), 태안(28%)이 충남연안을 대표하는 해양도시라고 답하였다. 그 외 대표 해양도시는 당진(14%), 서산(12%), 서천(6%), 홍성(1%)이라고 하였다.

셋째, 충남연안 주민들이 생각하는 해양都市는 수산업 및 해양관광업이 활성화되는 도시라는 의견이 많았다. 응답자는 ‘수산업이 활성화된 도시’ 330명, ‘해양레저·스포츠가 활성화된 도시’ 272명, ‘해변공원, 해수욕장 등 친수공간이 조성된 도시’ 242명 등 수산업과 해양관광업 분야에 특화된 도시가 해양도시라고 답하였다. 반면 ‘해안가를 따라 식당, 숙박업소 등이 밀집되어 있는 도시’가 해양도시라는 응답은 148명으로 가장 적었다. 또 ‘조선업, 해양바이오산업 등 해양관련 산업이 집적되어 있는 도시’라는 응답도 159명으로 적은 편에 속했다.

넷째, 현재 거주하고 있는 연안지역을 해양도시라고 생각하고 있으며, 향후 해양도시가 되기 위해서는 수산업과 해양관광업을 육성해야 한다고 답했다. 응답자의 88%는 현재 거주하고 있는 연안지역도 해양도시라고 볼 수 있으며, 향후 좀 더 해양도시로서 면모를 갖추기 위해서는 해양레저산업(380명), 수산업(379명) 등을 육성해야 한다는 의견이다.

다섯째, 충남연안 주민들은 해양도시가 조성되면 생활 만족도가 향상될 것으로 기대하고 있다. 응답자의 93%가 해양도시가 조성되면 생활 만족도가 높아질 것으로 예상하고 있다. 그리고 의료시설 부족(403명), 쇼핑·문화시설 부족(382명), 불편한 교통문제(350명), 낮은 소득 및 경제활동 제한(330명), 낙후된 주거환경(320명) 등이 개선될 것으로 기대하고 있다.

여섯째, 충남연안 주민들은 향후 해양도시가 조성되면 항만, 수산, 해양관광 등 해양산업 육성을 위하여 노력해야 한다고 답하였다. 응답자는 평균 4.53점으로 해양산업 육성이 가장 필요하다는 의견이다. 이 외에도 해안 재난·재해 방재, 해안선 및 연안 정비, 타 연안지역과 네트워크 강화 등도 필요하다는 응답이 많았다.

일곱째, 해양도시 조성을 위해서는 현재 연안도시를 리모델링하거나 도시재생의 관점으로 접근해야 한다는 의견이 많았다. 응답자의 39%는 도시 리모델링이나 도시재생의 방식으로 추진해야 한다는 의견이고, 현재 연안도시의 형태 및 규모를 그대로 유지하자는 의견도 36%이었다. 응답자 대부분은 현재 도시의 형태 및 틀 범위 내에서 해양도시 조성이 필요하다는 의견이었다.

여덟째, 해양도시 조성정책은 국가 및 충남도가 추진해야 되고, 그 주체는 광역 및 기초 지자체가 중심이 되어야 한다는 의견이 많았다. 해양도시 조성정책을 국가(중앙정부)가 추진해야 한다는 의견이 36%, 광역지자체(충남도)가 추진해야 된다는 의견도 36%로 나타났다. 그리고 해양도시 조성을 위하여 광역 및 기초 지자체가 주도적으로 추진하고, 국가가 보조하는 형태로 가는 것이 가장 바람직하다는 의견이 49%로 가장 많았다.

제5장 신해양도시 조성 및 육성방안

1. 신해양도시 논리 및 당위성

신해양도시를 조성하고 육성해야 하는 이유는 다양하나, 그 중에서 핵심적인 논리를 제시하면 다음과 같다. 첫째, 국토의 균형적 발전이 필요하다. 우리나라는 수도권으로 인구가 과밀하여 지역 균형발전을 저해하고, 수도권에 범죄, 오염 등의 도시문제가 발생하자, 이를 분산하기 위하여 공공기관 등의 지방 이전을 추진하는 혁신도시 사업을 추진해 왔다. 그리고 최근에는 2022년까지 혁신도시 입지기업을 1천개사로 늘리고 고용인원을 2만 명으로 확대하는 혁신도시 시즌2도 본격적으로 추진할 계획이다. 하지만 현재까지 추진되어 온 혁신도시 사업은 주로 내륙도시 중심으로 이루어져 대해양 진출의 창구로서 중요한 연안도시들이 상대적으로 소외받고 있다.

혁신도시는 공공기관 지방이전과 산·학·연·관이 서로 협력하여 최적의 혁신여건과 수준 높은 생활환경을 갖춘 새로운 차원의 미래형 도시라고 정의하고 있다.³⁷⁾ 「혁신도시는 살기 좋고 아름다운 도시 조성, 광역경제권 내 거점도시 조성, 인간 중심도시 건설, 저탄소 녹색성장 구현이라는 기조아래 개발되었다. 또 도시유형을 4개로 구분하여 지역발전을 선도하는 신성장 거점도시, 지역별 테마를 가진 개성있는 특성화 도시, 누구나 살고 싶은 친환경 녹색도시, 학습과 창의적 교류가 가능한 교육·문화 도시로 개발방향을 설정하였다.」³⁸⁾

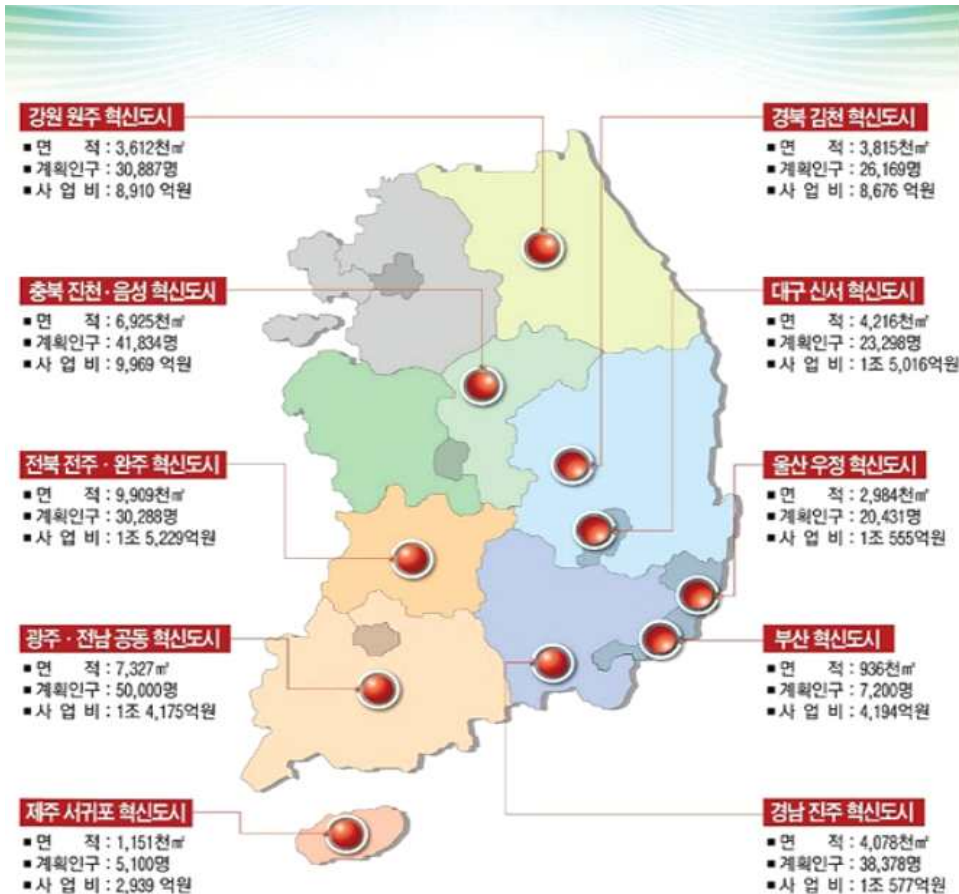
아래 <그림 5-1>과 같이, 전국에 지정된 혁신도시는 주로 내륙에 위치한 지역 또는 도시를 중심으로 조성되어 있다. 연안에 위치한 해양도시의 부산혁신도시와 제주서귀포 혁신도시에 불과하다. 부산혁신도시의 동삼지구에는 해양수산 클러스터를 조성하여 해양수산관련 연구기관 및 행정기관이 이전하였으나, 그 외의 문현지구, 센텀지구, 대연지구는 금융, 영화, 영상 클러스터 또는 주거단지로 개발되었다. 제주서귀포혁신도시의 해양수산과 연계성이 없는 국제교류, 교육연수, 기술연수, 공공업무 기관이 이전하여 연안의 지역적 특성이 반영되지 않았다.

이처럼 기존 혁신도시 사업은 내륙 중심의 도시건설 사업으로 연안지역에 대한 균형적 발전

37) 혁신도시 시즌2 「<http://innocity.molit.go.kr/v2/>」

38) 대한민국 정책브리핑 「<http://www.korea.kr>」

에 대한 배려가 부족하였다. 또 연안지역에 조성된 혁신도시도 부산 동삼지구를 제외하고는 해양수산의 특성을 제대로 반영하지 못하고 있다. 따라서 미래의 국가의 균형적 발전과 잠재적 가치가 높은 성장산업 육성을 위해서는 연안지역을 중심으로 하는 신해양도시 건설이 필요하다.



[그림 5-1] 혁신도시 지정 현황

자료 : 대한민국 정책브리핑 「<http://www.korea.kr>」

둘째, 국제화 시대에 대응하는 연안의 거점도시 조성이 필요하다. 교통과 통신이 발달하면서 국가 간의 물리적 거리가 점점 가까워지고 있으며, 경제·산업, 문화·예술 등 다양한 분야에서 국가 간 교류와 교역이 활발히 진행되고 있다. 특히 WTO, FTA와 같은 자유무역협정을

통하여 경제·산업 분야의 교역뿐만 아니라 인적 교류도 확대되고 있는 추세이다. 또 환황해권, 환동해권과 같은 국제적 관점의 지역별 공동체 조성을 통한 협력이 강화되고 있다<그림 5-2>. 이와 같은 국제적 교류·교역의 트렌드에 부합하기 위해서는 현재와 같은 내륙 중심의 도시로는 한계가 있다. 내륙도시는 철도와 도로와 같은 내륙교통망을 잘 갖추고 있어 국토 내에서는 이동이 편리하나, 대외로 진출할 수 있는 항만시설, 여객터미널 등이 부족하여 개방성, 접근성 등의 제약이 있다. 또 내륙도시 인근에 공항을 건설하기 위해서는 주민들의 동의를 얻어야 하고, 사전에 소음, 교통체증 등에 따른 사회문제를 예방할 수 있는 조치가 선행되어야 한다. 또 공항은 주로 여객 중심으로 인적 교류가 가능하나, 수출입 화물 등의 물적 교역은 제한적이다. 따라서 대외적으로 개방성이 높고, 국제적 교류가 가능한 연안지역을 신해양도시로 개발하여 국제적인 거점도시로 육성할 필요가 있다.

또한 최근 남북교류가 확대될 것으로 예상되는 상황 속에서 남북 교류 및 교역의 거점 연안도시를 육성하여 인적·물적 이동을 원활하게 촉진시킬 필요가 있다. 그리고 최근 부상하고 있는 환황해권, 환동해권에 대한 전략적 대응차원에서 해당 연안도시를 거점화함으로써 세계적으로 경쟁력을 갖춘 글로벌 해양도시로서 육성이 필요하다.

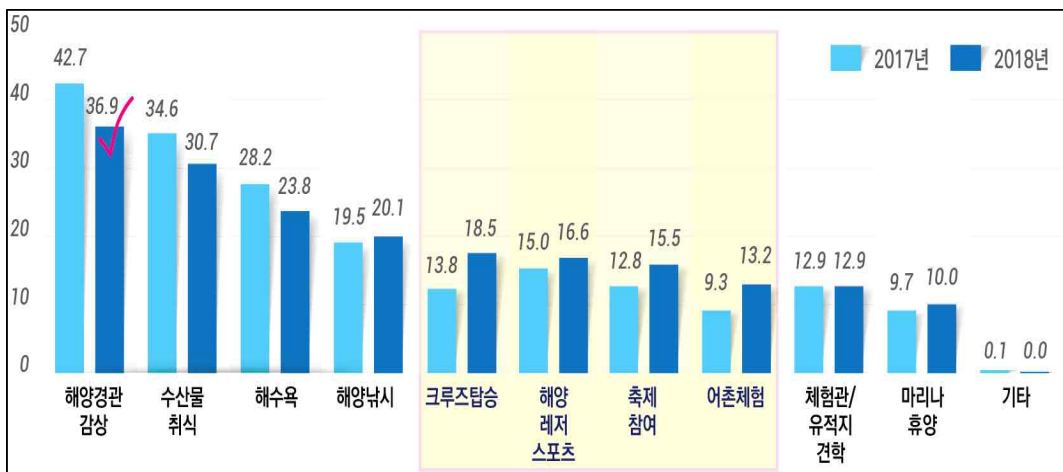


[그림 5-2] 환황해권 및 환동해권 범위

셋째, 바다가 삼면인 우리나라의 지리적 특성에 맞는 해양수산 개발정책이 전개되어야 한다. 혁신도시 사업 이후, 해양수산관련 공공기관은 대부분은 부산 동삼혁신도시로 집중되고 있다<그림5-3>. 특히 한국해양과학기술원(KIOST), 한국해양수산개발원(KMI) 등 연구기관도 부산으로 집중되면서 지리적으로 멀리 있는 서해안, 동해안, 남서해안 연안 및 해역에 대한 연구 공백이 발생되지 않을까 우려하는 시선도 존재한다. 또 현재 우리나라 해양수산정책이 부산, 경남, 전남에 집중되어 있어 서해안 및 동해안에 대한 정책지원이 상대적으로 미흡한 실정이다. 따라서 해역별·지역별 특성에 부합하는 연구 및 정책지원으로 삼면이 골고루 발전할 수 있는 해양수산 선진국을 지향해야 할 것이다.

[그림 5-3] 해양수산물관련 기관의 위치

넷째, 국민소득 향상에 따른 국민의 생활상 변화에 부응해야 한다. 2017년 우리나라의 1인당 GDP는 29,744달러로 1953년 66달러에서 약 450배 높아졌고, 2018년에는 3만 달러를 달성할 것으로 기대하고 있다. 또 향후 5~10년 사이에 4만 달러도 가능할 것으로 예상되고 있다. 국민의 생활이 풍요로워짐에 따라 과거 국가경제 발전을 위한 일과 노동 중심의 삶에서 벗어나 여가, 문화, 예술을 즐기는 넉넉하고 여유로운 삶을 지향하는 사람들이 많아졌다<그림 5-4>. 바다는 이러한 국민의 변화된 요구 및 라이프 스타일에 부응할 수 있는 친수공간으로서 해수욕, 요트, 서핑, 스킨스쿠버 등 다양한 레저·스포츠를 제공해 줄 수 있다. 특히 과거 부유층의 상징인 크루즈, 요트, 레저보트, 서핑 등에 대한 사회적 관심이 높아짐에 따라 국가 정책적으로 크루즈 또는 마리나 항만, 요트클럽과 같은 마리나 시설을 확충하여 국민의 요구에 부응하고 있다. 신해양도시는 국민의 친수 활동의 장으로서 해양관광 수요자의 요구에 부응하고, 이를 통한 지역경제 활성화에 기여할 수 있는 공간을 제공해 줄 수 있다.



[그림 5-4] 우리나라 해양관광 참여 형태

자료: 김태한, 이주호(2018)

다섯째, 연안지역의 가치를 보전하고, 주민의 정주여건 및 생활환경을 개선시켜야 한다. 현재 연안지역은 과거에 비하여 갯벌면적이 줄어들었고, 해안선이 후퇴하는 등 환경적 훼손이 심각한 상황에 놓여있다. 이는 기후변화, 자연재해 등의 영향에 의한 것도 있지만, 대부분은 사람들이 인위적으로 간척·매립하거나 골재, 모래 등 자원을 채취하고, 대형 리조트 등을 건

설하는 개발행위에 따른 부작용이다. 신해양도시는 이러한 인위적인 해양환경 훼손을 최소화 하고, 환경친화적인 친수공간을 조성하여 도시와 해양환경, 사람과 해양생물이 조화될 수 있는 도시로 조성해야 한다. 또 연안마을, 도서(섬) 등의 주민 불편을 최소화하고 정주여건, 거주 시설, 생활환경을 개선하여 누구나 쾌적하고 안전하게 생활할 수 있는 연안 정주공간을 조성 할 필요가 있다<표 5-1>.

[표 5-1] 어촌 정주 인프라 현황

- 의료인력 1인당 인구 수 : ('12년) 도서 545명 / 전국평균 164명
- 도서어촌의 버스 미운행률 : 59.6%
- 여객선 운항빈도 : 1일 2회 이하 50%
- 병·의원, 보건진료소 등 의료기관이 없는 도서어촌 : 342개소 (전 도서의 70%)
- 문화여가시설 접근성 : 소요시간 47분 (※ 도시 평균 21분)
- 하수도 보급률 : ('10년) 어촌 52.9% (※ 도시 90.9%)

자료 : 해양수산부(2014), '제2차 어촌어항발전기본계획'

2. 신해양도시 모델 및 육성방안

1) 신해양도시의 정의 및 키워드

본 연구에서는 해양도시를 ‘도시의 입지적 관점에서 바다에 인접한 연안에 위치한 도시’ 라고 정의하였다. 그리고 ‘해양도시가 연안에서 발생하는 다양한 해양수산 활동에 기반하여 도시가 발달하고, 경제·산업, 정주여건, 친수공간, 교통체계, 문화·예술 등이 파생된다’ 고 전제하였다. 즉 본 연구에서 해양도시는 해양수산 활동 및 자원에 기반하여 발달하는 연안에 인접해 있는 도시라고 간단히 말할 수 있다.

하지만 앞으로 정의될 ‘신해양도시’ 는 해양도시의 정의에 기반하되, 그보다 더 큰 의미를 함축하고 있다. 이는 국가의 미래 성장동력을 해양(바다)에서 찾고, 상대적으로 낙후되어 있는 연안지역의 균형발전을 통한 국민의 삶의 질 향상을 위한 방안으로 신해양도시가 제시되어야

하기 때문이다. 특히, 미래 성장동력으로 해양수산업업을 재조명하고, 이를 통하여 연안지역의 균형발전을 도모하는 중핵적 도시로서의 면모를 갖추어야 한다. 또 중국의 일대일로(一帶一路), 유라시아와의 북방경제협력, 동남아 국가와의 신남방정책, 태평양 국가와의 환태평양 연계 등 국제적 정세에 선제적으로 대응할 수 있는 국제화된 도시로서 위상을 갖추어야 한다. 이러한 위상을 바탕으로 본 연구에서 ‘신해양도시’를 정의하면 다음과 같다<표 5-2>.

첫째, 해양 및 연안의 다양한 지역을 포괄할 수 있는 연안공간이다. 국토가 반도인 우리나라의 특성 상 연안의 다양한 공간적 요소(연안도시, 어촌마을, 갯벌, 항만, 어항, 섬 등)가 포괄될 수 있는 연안공간으로서 국민들이 자유롭게 이용하고 이익을 얻을 수 있는 해양도시이다.

둘째, 국가의 미래성장과 국토의 균형발전을 위하여 해양수산업이 경제적 기반으로 조성된 산업거점이다. 해운·항만·물류, 해양관광·레저·스포츠, 수산업·수산업, 해양신산업 등 해양관련 산업을 통하여 연안지역의 경제발전을 선도할 수 있는 해양도시이다.

셋째, 대해양 진출을 위한 국제교류공간이다. 우리나라는 지정학적으로 중국, 일본, 러시아 등과 인접해 있고, 태평양을 사이에 두고 미국, 호주, 필리핀 등 여러 국가와 관계를 맺을 수 있는 위치에 자리 잡고 있다. 포화된 내륙도시의 인구과밀, 산업 집적에서 벗어나 세계시장으로 진출할 수 있는 국제도시로서 발전가능성이 높다. 또 과거 도시가 철도, 도로 등 내륙교통망 중심으로 발전했다면, 미래 해양도시는 연안에 위치한 항만 중심으로 발전함으로써 내륙과 연안이 골고루 발전할 수 있는 토대를 마련해야 한다.

넷째, 해양의 역사·문화, 휴양·치유, 여가·관광 등을 즐길 수 있는 친수공간이다. 주민들이 자연스럽게 바다와 어울리고, 이를 통하여 주민들이 자유롭게 휴식, 치유, 여가, 관광 등을 즐길 수 있는 공간 및 시설, 정책서비스를 제공하는 해양도시이다. 그리고 과거 바다에서 일어났던 역사·문화를 자원화하고, 이를 토대로 미래 해양문화·예술을 만들어내는 창조적 공간이다.

다섯째, 연안주민들의 삶의 터전으로 안전하고 편리한 생활공간이다. 사람이 거주하는 공간으로서 깨끗하고 청결한 생활공간이며, 마을, 직장, 학교 등 다양한 공동체가 있는 유기적 사회조직이다. 그리고 다양한 일자리, 문화, 여가, 복지, 교육 등의 사회·경제 활동이 왕성하게 일어나는 공간으로 주민들에게 안전하고 편리한 정주여건과 생활환경, 행정서비스를 제공할 수 있는 공간이다.

이상을 바탕으로 신해양도시의 정의를 간단히 종합하면 ‘해양 및 연안지역에서 경제·산업, 국제교류, 역사·문화, 주거·생활 등의 활동이 어우러지는 사람이 사는 친수도시’라고 할 수 있다. 그리고 관련 키워드로 연안공간, 산업공간, 교류공간, 친수공간, 생활공간을 도출해 낼 수 있다. 이를 바탕으로 신해양도시의 역할을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 연안공간이다. 연안의 도시부터 작은 어촌마을까지 골고루 잘 사는 공간을 조성하고, 갯벌, 섬, 간석지 등 해양공간에 대한 합리적인 개발 및 지속가능한 보전을 병행한다. 또 항만, 어항 등 지역 내 산업시설에 대한 합리적인 이용과 해양환경 및 생태자원을 보호하는 역할을 담당한다.

둘째, 산업공간이다. 해양수산업업을 바탕으로 지역 내 일자리 및 주민소득을 창출한다. 그리고 해양수산업의 각 분야별 전·후방 산업을 육성하여 국가 및 지역 경제에 기여한다. 또 해양수산업 관련 산·학·연 기관들이 집적되고 연계하여 4차 산업혁명에 대응할 수 있는 융·복합 산업화를 추진한다.

셋째, 교류공간이다. 항만 등을 활용하여 주변 국가뿐만 아니라 여러 국가와 인적 교류와 물적 교역을 할 수 있는 개방성이 높은 공간이다. 다양한 국적의 사람들이 모여들고, 그들의 역사·문화와 사상이 교류되며, 새로운 다국적 문화가 창출되는 국제적 감각의 공간을 추구한다.

넷째, 친수공간이다. 해양 친수공간을 확대하여 주민들에게 해양의 가치를 제공하고 삶의 질을 제고시킨다. 바다를 이용하여 휴양·치유, 여가·관광, 문화·예술 등의 활동을 제공함으로써 보다 친근감 있는 어메니티 공간으로 해양의 이미지를 제고시킨다.

다섯째, 생활공간이다. 해양수산업업을 기반으로 주민들의 경제적 여유를 보장하고, 도시로서 깨끗하고 안전한 정주여건 및 생활환경을 제공한다. 기존의 낙후된 연안 이미지에서 탈피하여 국민의 삶의 질 향상 및 행복한 삶의 지향하도록 하는 새로운 생활공간으로 재탄생시킨다. 지금까지의 신해양도시의 정의 및 키워드, 역할을 정리하면 다음 <표 5-2>와 같다.

[표 5-2] 신해양도시의 정의 및 키워드

구 분	내 용	세 부 내 용
정의	해양 및 연안지역에서 경제·산업, 국제교류, 역사·문화, 주거·생활 등의 활동이 어우러지는 사람이 사는 친수도시	① 해양 및 연안의 다양한 지역을 포괄할 수 있는 연안공간 ② 국가의 미래성장과 국토의 균형발전을 위하여 해양수산업이 경제적 기반으로 조성된 산업공간 ③ 여러 국가의 다양한 사람들이 교류하여 새로운 다국적 문화를 만들어 내는 교류공간 ④ 해양의 역사·문화, 휴양·치유, 여가·관광 등을 즐길 수 있는 친수공간 ⑤ 연안주민들의 삶의 터전으로 안전하고 편리한 생활공간
키워드	연안공간	<ul style="list-style-type: none"> • 연안 도시부터 작은 어촌마을까지 골고루 잘 사는 공간 조성 • 갯벌, 섬, 간석지 등 해양공간에 대한 합리적인 개발 및 지속 가능한 보전 병행 • 항만, 어항 등 지역내 산업시설에 대한 합리적인 이용과 해양환경 및 생태자원 보호
	산업공간	<ul style="list-style-type: none"> • 해양수산산업을 바탕으로 지역 내 일자리 및 주민소득 창출 • 해양수산산업의 각 분야별 전·후방 산업 육성 • 해양수산관련 산·학·연 기관들이 집적되고 연계하여 4차 산업혁명에 대응할 수 있는 융·복합 산업화 추진
	교류공간	<ul style="list-style-type: none"> • 항만 등의 시설을 활용하여 인적 교류와 물적 교역 가능 • 여러 국가의 다양한 사람들이 함께 거주하면서 역사, 문화, 사상 등이 교류되고, 새로운 다국적 문화 창출
	친수공간	<ul style="list-style-type: none"> • 해양 친수공간을 확대하여 주민들에게 해양의 가치를 제공하고 삶의 질 제고 • 바다를 이용하여 휴양·치유, 여가·관광, 문화·예술 등을 제공하여 친근감있는 어메니티 공간 창출
	생활공간	<ul style="list-style-type: none"> • 해양수산산업을 기반으로 주민들의 경제적 여유 보장 • 도시로서 깨끗하고 안전한 정주여건 및 생활환경 제공 • 기존 낙후된 연안 이미지에서 탈피하여 국민의 삶의 질 향상 및 행복한 삶의 지향하도록 하는 새로운 생활공간 재탄생

2) 신해양도시의 유형 및 모델

‘도시’라는 공간은 다양한 요소들이 결합해서 만들어지는 복합적인 공간으로 그 유형을 명확히 구분 짓기는 어렵다. 하지만 ‘해양수산’이라는 키워드를 통하여 도시의 이미지를 그려보면, 해양도시가 갖고 있는 자원은 크게 공간·환경, 역사·문화, 경제·산업으로 구분하여 생각해 볼 수 있다.

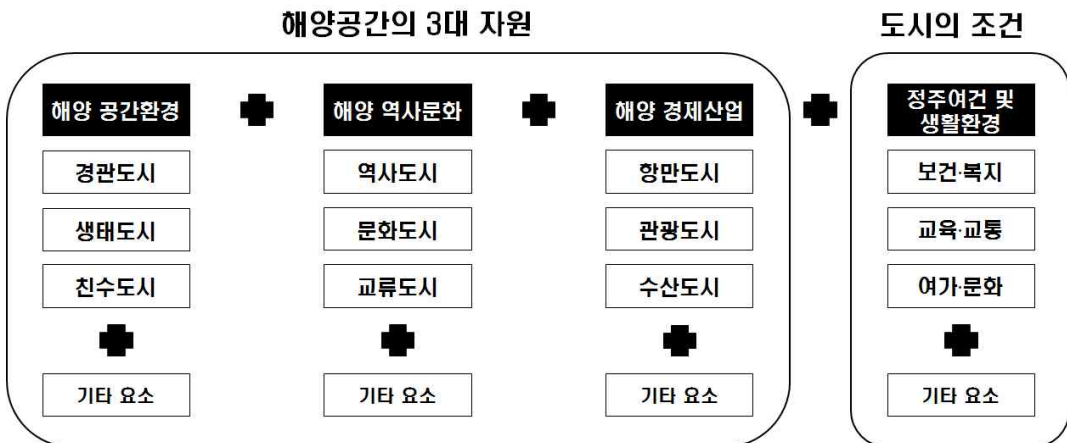
① 해양 공간·환경은 연안 및 해역에 있는 개성 있고 웅장한 해안경관과 도서(섬), 다양한 해양생물 및 수산자원, 깨끗한 바닷물, 친수공간 등을 포괄한다. 도시환경은 항상 깨끗하게 유

지되어야 하고, 인간이 인위적으로 변형시키거나 파괴하는 것은 지양되어야 한다. 현재 세대에 쾌적한 삶을 제공해주는 중요한 요소이나, 미래세대와도 공유할 수 있도록 유지해야 하는 중요한 자산이기도 하다. 또 수산자원을 어획하는 수산업, 환경·생태 자원으로 활용한 해양관광업 등의 기반이 되는 중요한 요소이다.

② 해양 역사·문화는 연안에서 사람이 거주하면서 생긴 사회적 관념과 의식, 사건, 교류 등이 시간을 타고 전해져 내려와 연안지역의 독특한 생활상, 관습·풍습, 사적·유적 등으로 남아 있는 전통적인 자산을 말한다. 그리고 인접 국가를 포함하여 여러 국가와 교류를 하면서 축적된 생활 및 관습 등도 포함될 수 있다. 또 현세대에 들어서 연안지역에서 행해지는 다양한 퍼포먼스도 문화가 될 수 있다.

③ 해양 경제·산업은 해양의 자원을 활용하여 주민들의 소득을 올리고 경제적으로 부유해질 수 있는 활동을 하는 것이다. 다양한 인적·물적 인프라 투자를 통하여 연안지역에 사람을 모이게 하고, 관련 전·후방 산업뿐만 아니라 도시 전체의 경제 활성화를 유도할 수 있다.

이러한 해양공간의 3대 자원과 주민들의 정주여건 및 생활환경이 결합하여 탄생될 수 있는 거주공간이 해양도시이다. 도시는 기본적으로 사람이 밀집하여 거주하는 곳이기 때문에 주거공간이 확보되어야 하고 정주시설 및 생활환경 인프라 등이 구축되어야 한다. 이는 신해양도시의 필수조건으로서 해양공간이 갖고 있는 3대 자원이 결합된 형태가 신해양도시의 모습이 라고 할 수 있다.



[그림 5-5] 신해양도시의 구성요소

한편, <그림 5-5>와 같이 공간·환경, 역사·문화, 경제·산업 아래에는 각 자원별로 해양도시의 형태가 제시되어 있다. 신해양도시는 3대 자원 중 어떤 특정한 요소만을 갖고 있는 것이 아니라 복합적으로 결합되어 있기 때문에 다양한 유형이 제시될 수 있다. 이를 충남연안 6개 시·군을 대상으로 예시적으로 구분하면 <표 5-3>와 같다. 이 중에서 보령시를 살펴보면 다음과 같다. 보령시에는 충남에서 가장 많은 16개의 유인도서가 위치해 있고, 가장 인기가 좋은 대천해수욕장과 무창포해수욕장을 보유하고 있다. 매년 대천해수욕장에서는 500만 명이 참가하는 머드축제가 열리고, 2022년에는 세계 해양머드엑스포가 개최될 예정이다. 그리고 최초 성경전래지인 고대도, 도미부인 전설, 충청수영성과 같은 해양관련 역사·문화 자원도 풍부하다. 이 때문에 해양관광산업이 주력을 이루고 있으며, 연안을 중심으로 관련 서비스산업이 발달해있다. 이 외에도 당진, 서산, 홍성, 서천, 태안도 각각의 자원 구성에 따라 유형구분이 가능하며 이는 <표 5-3>과 같다.

[표 5-3] 충남연안 도시의 유형 분류

도시명	도시유형	자원구성	세 부 내 용
보령시	해양 친수·생태 역사·문화 ·관광도시	생태 친수 역사 문화 관광	<ul style="list-style-type: none"> • 생태 : 충남에서 가장 많은 유인도 보유 • 친수 : 대천해수욕장, 무창포해수욕장 보유 • 역사 : 최초 성경전래지, 도미부인 전설, 충청수영성 • 문화 : 대천머드, 해양머드엑스포 • 관광 : 연간 관광객 12백만 명, 연안 중심 서비스업 발달
당진시	해양역사· 항만도시	역사 항만	<ul style="list-style-type: none"> • 역사 : 과거 중국(당)과 교류가 활발하였던 지역 • 항만 : 충남 최대의 무역항은 당진항 보유
서산시	해양생태· 교류·항만 도시	생태 교류 항만	<ul style="list-style-type: none"> • 생태 : 가로림만을 중심으로 해양생태보전 가치 높음 • 교류 : 대산항과 중국 웅안항 간의 여객선 취항 • 항만 : 국가 무역항인 대산항 위치
홍성군	해양경관· 수산도시	경관 수산	<ul style="list-style-type: none"> • 경관 : 서부지역에 천수만 경관 자원 보유 • 수산 : 천수만을 중심으로 전통적인 수산업 발달
서천군	해양생태· 역사·수산 도시	생태 역사 수산 기타	<ul style="list-style-type: none"> • 생태 : 금강하굿둑은 세계적인 철새도래지 • 역사 : 기포벌 해전, 아펜젤러 역사 보유 • 수산 : 어선어업, 김 산업 발달 • 기타 : 해양바이오산업 육성 가능서 높음
태안군	해양생태· 친수·수산 도시	생태 친수 관광 수산	<ul style="list-style-type: none"> • 생태 : 가로림만을 중심으로 해양생태보전 가치 높음 • 친수 : 30개가 넘는 해수욕장 보유 • 관광 : 해수욕장 중심 관광객 유치, 서핑 등 레포츠 강화 • 수산 : 충남에서 가장 큰 어업세력 보유

3) 신해양도시 조성의 육성전략

앞의 내용을 바탕으로 신해양도시 육성전략을 단계별로 제시하면 <그림 5-6>과 같다. ① 지역 해양자원 및 역량에 대한 객관적 평가를 통하여 도시 유형을 분류해야 한다. 먼저 지역이 보유하고 있는 해양공간자원을 발굴하고, 관련된 지역 역량 및 한계를 분석해야 한다. 이를 통하여 지역에 맞는 신해양도시의 유형을 파악하고 선택해야 한다.

② 해양공간자원을 활용한 해양산업 육성계획을 수립해야 한다. 지역의 풍부한 해양자원 및 해양산업으로 가장 발전가능성이 높은 분야를 선정하여 육성계획을 수립한다. 모든 해양자원을 활용하여 모든 분야를 발전시키는 것은 한계가 있으므로 발전가능성이 높은 분야에 대한 선택과 집중이 필요하다. 그리고 해당 산업에 대한 실현 가능성을 검토하고 실천방안을 모색해야 한다.

③ 신해양도시로 전환하기 위한 해양산업을 전략적으로 육성해야 한다. 신해양도시로 거듭나기 위하여 선택한 해양산업을 적극적으로 육성하기 위한 인프라 투자를 이끌어 내고, 행정조직도 그것에 맞춰 개편해야 한다. 또 지역의 여건 및 현실, 주민들의 의견 등을 반영하여 체계적·합리적인 절차와 방법을 통하여 해양산업을 육성해야 한다.

④ 대내·대외적 협업 및 연계를 통하여 추진동력을 확보해야 한다. 중앙정부, 충남도, 인근 시·군, 지역 내 관계기관, 주민들과의 협업관계를 형성하고, 민·관 인적 네트워크를 조직함으로써 추진동력을 확보해야 한다. 해당 시·군 혼자서는 감당하기 어려운 정책과제이므로 관련 기관과의 적극적인 협력이 필요하고, 특히 지역주민들 및 시민사회의 참여를 유도해야 한다.

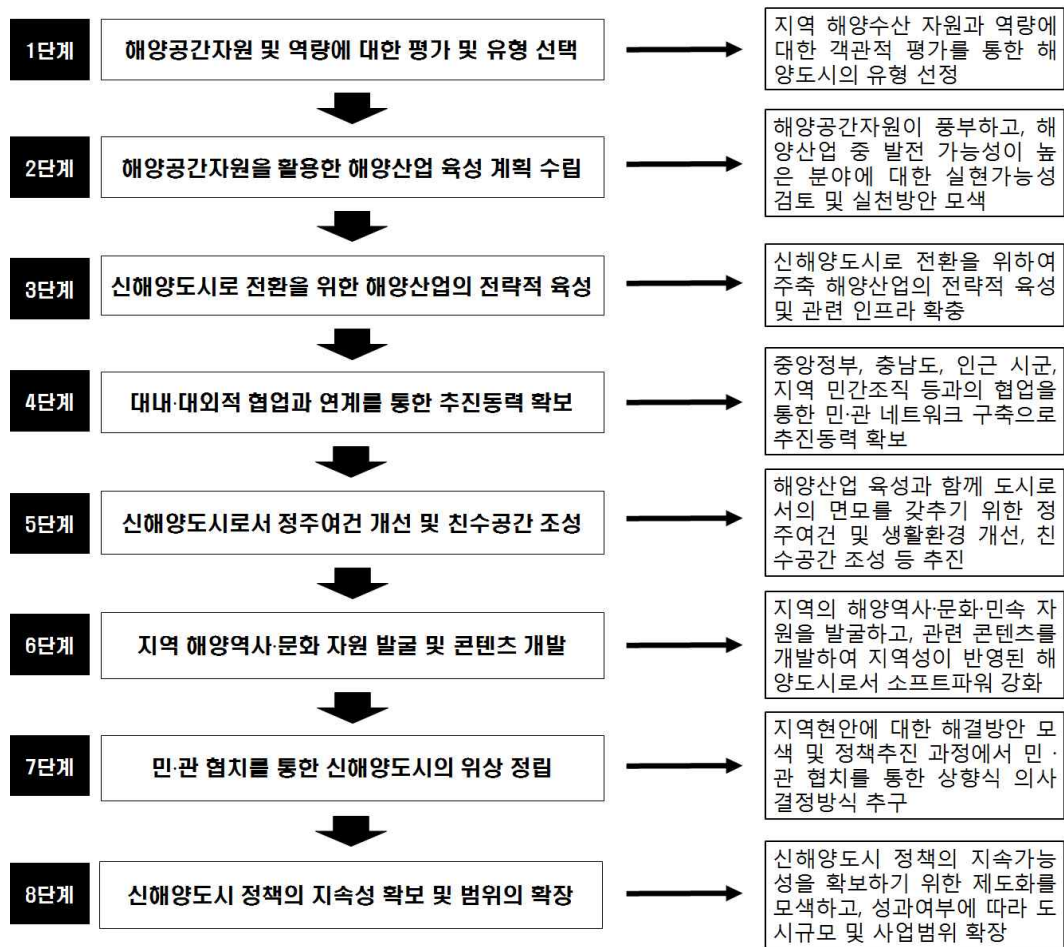
⑤ 신해양도시로서 정주여건 및 생활환경을 개선하고, 친수공간을 조성해야 한다. 해양산업 육성과 함께 선진화된 도시의 면모를 갖추기 위해서는 정주여건 및 생활환경을 함께 개선해야 한다. 사람들이 사는 도시이므로 주민들에게 깨끗하고 편리한 주거공간, 정주여건 및 생활시설 등을 제공해야 한다. 또 누구나 즐길 수 있는 친수공간을 조성하여 주민에게 쾌적한 환경과 즐거운 여가시설 등을 제공해야 한다.

⑥ 지역의 해양 역사·문화·민속 콘텐츠를 개발해야 한다. 지역주민이 함께 즐길 수 있는 지역성 반영된 해양 역사·문화·민속 콘텐츠를 개발함으로써 해양도시로서 위상을 높여야 한다. 또 이를 도시 브랜드, 도시 이미지와 연결시켜 해양도시로서의 소프트파워를 강화시켜

야 한다.

⑦ 민·관 협치를 통하여 신해양도시의 위상을 정립하고 강화해야 한다. 지역 현안에 대한 해결방안을 모색하고 정책방향을 결정하는데 민·관 협치를 통한 상향식 의사결정이 이루어져야 한다. 또 민주적이고 합리적인 정책 의사결정을 통하여 모두가 납득 가능한 도시개발정책이 수반되어야 한다.

⑧ 신해양도시 정책의 지속성을 확보하고, 도시 범위를 확장해야 한다. 신해양도시는 정권이 바뀌어도 지속적으로 추진될 수 있도록 법·제도적 장치가 수반되어야 하고, 도시 구성에 따른 성과여부에 따라 도시의 규모, 사업 범위 등이 확장되어야 한다.



[그림 5-6] 신해양도시의 육성전략

제6장 정책 제언 및 결론

지금까지 살펴 본 우리나라 연안도시의 현황, 연안주민들의 인식조사, 신해양도시 논리 및 당위성, 유형 및 모델 등을 토대로 충청남도가 신해양도시를 조성·육성하기 위한 정책을 제언하고자 한다. 하지만 신도시 정책은 광역 또는 기초 지자체가 추진하기 어려운 사업이므로 국가차원의 정책 수립 및 지원이 요구된다. 따라서 본 연구에서는 충청남도 또는 연안 시·군이 지역의 입장에서 신해양도시를 추진하기 위한 방안을 제한적이거나 찾아보려고 한다.

1. 정책 제언

충청남도와 연안 시·군이 신해양도시를 조성하기 위해서는 우선 국가사업으로 추진될 수 있는 정책적 공감대 형성이 필요하다. 단지 충남연안 발전을 위한 신도시 건설정책이 아닌 국토의 균형발전을 위하여 반드시 필요한 사업이라는 국민적인 공감대 형성이 필요하다. 이를 위해서는 충청남도와 충남연안 시·군뿐만 아니라 국가정책 입안자 및 전국연안 지자체의 적극적인 지지와 참여가 필요하다. 신해양도시 조성에 대한 사회적 공감대가 충분히 형성되었을 것으로 전제로 했을 때, 다음과 같이 정책을 제안할 수 있다.

첫째, 연안지역의 해양자원을 최대한 활용한 신해양도시를 조성해야 한다. 본 연구에서는 연안의 해양자원을 공간·환경, 역사·문화, 경제·산업을 제안하였으나, 공간의 특성 상 더 많은 해양자원을 존재할 수 있다. 해당 연안의 해양자원을 최대한 발굴하여 해양도시로서 고유성 및 독창성을 겸비한 신해양도시 조성이 필요하다.

둘째, 신해양도시 조성은 궁극적으로 주민들의 삶의 질을 향상시키는 것을 최우선으로 해야 한다. 해양산업 육성을 통하여 주민소득 향상 및 일자리 창출, 지역경제 활성화를 추구할 수 있다. 그러나 이러한 부(富)의 축적은 궁극적으로 주민들의 정주여건 및 생활환경 개선 등을 통한 전반적인 삶의 질 향상을 목표로 해야 한다. 도시는 기본적으로 사람들이 모여 거주하는 공간이고, 도시계획은 주민에게 좀 더 깨끗하고 안정적인 주거공간을 제공하기 위하여 수립되어야 하므로, 신해양도시도 이러한 도시의 기본적인 원칙을 벗어나면 안된다. 또한 주민들이 즐길 수 있는 다양한 친수공간을 확보하여, 주민들에게 여가·휴양·문화·관광 등 다양한 해양의 가치를 전달해야 한다.

셋째, 새로운 도시를 건설하기보다 기존 연안도시를 리모델링하거나 재생한다는 측면에서 접근해야 한다. 연안도시의 대부분은 연안 및 해역을 중심으로 항만산업, 관광산업, 수산업 등이 발달해 왔으며, 이미 관련 시설이 설치되어 있다. 또 해수욕장이나 해양관광지의 경우 식당업, 숙박업 등과 같은 서비스업이 발달되기도 하였다. 그렇기에 신도시 건설을 위하여 기존 시설 및 건축물을 철거하기 보다는 기존의 모습을 그대로 유지하면서 도시재생의 측면에서 접근하는 것이 경제적이거나 당위성 측면에서 더 바람직하다. 또 연안지역은 대단위 건설공사를 할 경우 환경훼손의 우려가 크므로, 이 점도 적극 고려되어야 한다.

넷째, 현재의 국가정책과 연계하여 시너지 효과를 창출해야 한다. 기존에 건설된 혁신도시와의 연계성을 고려하여 신해양도시의 위치를 선정하고 추진해야 한다. 이미 전국 각지의 중요 포인트에 조성된 혁신도시와의 연계성을 고려하여 최적의 입지를 찾고, 내륙 거점도시와 연안 거점도시로 구분하여 상호보완적인 도시의 역할을 수행할 수 있도록 역할 분담이 필요하다. 그리고 향후에는 내륙 혁신도시와 연안 신해양도시를 묶어 광역 도시권으로 성장할 수 있도록 큰 비전을 설정해야 한다. 충남의 경우 내포신도시와의 연계성을 고려하여 신해양도시가 조성되어야 한다. 또한 현재 해양수산부가 적극적으로 추진하는 어촌뉴딜 300과의 연계성을 고려하되, 해당 지역이 도시로서 성장 가능한지의 여부는 면밀히 살펴 추진해야 할 것이다.

다섯째, 지방분권을 통한 신해양도시 건설을 지향해야 한다. 신해양도시의 지방분권의 원칙 아래 지역의 의견이 충분히 반영되어야 하고, 실질적인 조성은 지자체가 주도해야 한다. 국가가 정책적으로 신해양도시 건설에 대한 법·제도 등의 준비를 갖추어 주면, 그것을 실질적으로 추진하는 것은 광역 또는 기초 지자체되어야 한다. 국가는 신해양도시 건설 계획을 심의하고 선정하며, 자금을 조달해주고 감독하는 역할만 담당하면 된다. 해당 연안 지자체가 자체적인 도시 계획을 수립하고, 이를 바탕으로 도시의 비전과 미래상, 정책방향 및 추진사업을 결정할 수 있도록 하여 실질적으로 신해양도시의 주체가 될 수 있도록 해야 한다. 만약 그렇지 않고 국가 주도로 추진된다면 전국의 신해양도시의 개성이 없는 똑같은 모습으로 조성될 가능성이 높다.

여섯째, 국제화 도시를 지향해야 한다. 연안도시(또는 항만도시)의 특징 중에 하나는 개방성이다. 항구를 통하여 다양한 인적·물적 자원이 교류·교역된다. 현대는 이동수단 및 통신의 발달로 전 세계가 하나의 생활권, 경제권으로 묶여있는 시대이고, 앞으로도 이러한 현상은 더 확대될 것이다. 따라서 앞으로 조성될 신해양도시의 국제화를 지향하는 도시로서 조성되어야

하고 글로벌하게 성장해야 한다.

마지막으로 주민들의 의견을 수렴하고 반영하는 상향식 신해양도시 조성정책이 추진되어야 한다. 어떠한 정책 사업이든 지역주민들에는 찬성과 반대가 있을 수 있고, 이로 인하여 지역사회 갈등을 유발될 수 있다. 특히 신도시 조성사업은 개발에 따른 투기를 불러들일 수 있고, 결국 기존 주민들은 거주할 수 없을 정도로 높은 지가를 형성할 수도 있다. 아무리 좋은 취지의 정책 사업이라도 기존 주민들의 지속적인 거주권이 보장되지 않고, 그들의 의견이 반영되지 않는다면 그 정책은 이미 추진동력이 상실된 것이다. 따라서 신해양도시 건설에는 주민들의 의견을 적극적으로 수렴·반영하고, 민·관 거버넌스를 통한 상향식 정책방식을 지향되어야 한다.

2. 결론

지금까지 우리나라 연안의 현황 및 실태를 살펴보고, 충남연안의 한계 및 실태, 주민의식 등을 조사·분석하였다. 그리고 이를 통하여 충남 신해양도시의 모델 및 육성전략을 제시하였다. 본 연구는 내륙지역에 비하여 상대적으로 낙후되고 열악한 연안지역에 대한 발전방안을 모색하고, 삼면이 바다인 우리나라의 특성 상 각 해역별로 골고루 발전하기 위하여 연안지역에 신해양도시 조성이 필요하다고 역설하였다. 그리고 이를 위해서는 3대 해양자원과 도시의 조건이 갖춘 다양한 유형의 신해양도시 모델을 제시하였다. 이에 본 연구는 다음과 같은 의의를 갖고 있다.

첫째, 국토의 균형발전의 측면에서 연안의 중요성을 역설하고, 그 방안으로 신해양도시 조성을 제안하였다. 그동안 우리나라의 도시가 내륙 철도·도로 중심으로 거점도시가 형성되었으나, 앞으로는 미래지향적이고 잠재력이 큰 연안도시 중심으로 국토를 개발해야 한다는 점을 강조하였다.

둘째, 충남연안에 대한 객관적인 역량 및 한계를 분석하고, 신해양도시로서 가능성을 타진하였다. 충남연안의 해양수산 역량은 전국연안 시·도와 비교하여 대체로 중간정도에 위치해 있고, 한계 및 문제점도 갖고 있다. 그렇지만 해양수산 분야의 잠재력이 충분하므로 지역의 장점을 활용하여 신해양도시를 조성할 수 있다.

셋째, 충남연안 주민들의 생활 만족도를 분석하고, 해양도시에 대한 의견을 수렴하였다. 연

안 주민들의 생활 만족도와 정주여건 등을 조사하였고, 현재 거주하는 연안지역이 충남의 해양도시로서 발전가능한지에 대하여 의견을 수렴하였다.

넷째, 신해양도시의 모델을 제시하였다. 우선 신해양도시를 정의하였고, 3대 해양자원에 따라 신해양도시의 유형을 분류하고 모델을 제시하였다. 그리고 이를 통하여 충남의 신해양도시 조성방안 및 육성전략을 제안하였다.

본 연구는 앞서 의의를 제시하였으나, 다음과 같은 한계도 갖고 있다. 첫째, 기초연구로서 신해양도시의 유형을 세분화하지 못하고, 명확히 제시하지 못하였다. 본 연구에서는 3대 해양자원을 통하여 유형을 구분하였으나, 이 외에도 다양한 자원의 분류가 있을 수 있으나, 이를 간과하였다. 그리고 제시한 해양자원을 적용한 유형화도 명확히 제시하지 못하였다.

둘째, 충남연안 시·군에 적합한 신해양도시 모델을 충분히 제시하지 못했다. 본 연구는 부록에서 충남의 시범모델로서 보령시를 선정하여 제시하였다. 그러나 충남연안의 북부권과 중·남부권은 여건이 달라 당진, 서산과 같이 수도권권 인접해 있고, 항만산업, 중공업이 발달한 지역과는 모델에서 차이가 있을 수 있으나, 본 연구는 이 점을 간과하였다.

셋째, 본 연구에서는 연안지역이 내륙지역보다 정책적으로 소외를 받아 낙후·열악하다고 기술하고 있다. 그러나 내륙지역과 연안지역을 객관적으로 비교하지는 않고 있다. 이는 본 연구의 초점에서 벗어난 것으로 사료되어 간과하였으나, 향후 후속연구가 필요한 부분이다.

마지막으로 충청남도에도 다음과 같은 사항을 제안한다. 앞서 언급했듯이 신해양도시 조성은 국가적인 정책 추진의지가 있어야 진행될 수 있다. 충남이 신해양도시를 주도적으로 추진하기 위해서는 이러한 국가정책화가 반드시 필요하다. 그러나 이는 상당한 노력과 시일이 걸릴 것이 자명하기 때문에 충남도는 미래에 신해양도시 조성정책이 추진될 것을 대비하여 다음과 같은 노력을 지속해야 한다. 우선 연안 시·군과 협력하여 지역 해양수산 분야의 발전을 촉진시킬 수 있도록 체계적인 계획 수립으로 해양수산 역량을 업그레이드시켜야 한다. 충남도 차원의 해양수산발전계획이 아닌 연안 시·군 관점의 발전계획 수립이 필요한 시점이다. 그리고 현재 추진 중에 있는 해양수산 공공기관, 연구기관 유치에 적극 힘써야 한다. 아직 수도권에서 이전하지 않은 해양수산관련 기관을 충남에 유치할 수 있도록 전폭적으로 지원해야 한다. 현재 미진한 해양수산 분야에 특성화된 고등교육기관 설립을 더 적극적으로 추진해야 한다. 신규 국립해양수산대학 설립이 불가능하다면 지역 내 대학에 관련학과 신설을 촉구하는 것도 방법이다. 또 연안지역 주민 설문조사에서 나온 것처럼 주민들이 느끼는 불편한 정주여건 및

생활환경 개선을 위하여 노력해야 한다. 연안주민들이 거주하면서 생활적으로 불편함을 느끼지 않도록 세심한 정책배려가 무엇보다 요구된다.

참 고 문 헌

- 강운호·우양호(2013), '해항도시의 경제성장과 해양산업 간의 관계 : 부산시를 중심으로', 한국항해항만학회지 37(6), 한국항해항만학회, pp627-635.
- 김나영(2014), '일본 요코하마시의 수변공간개발과 문화정책', 한국항해항만학회지 38(3), 한국항해항만학회, pp291-298.
- 김남석(2017), '부산 해양관광콘텐츠의 활용과 변용에 관한 연구 : 샌프란시스코 해양관광콘텐츠와의 비교를 중심으로', 향도부산 33, 부산광역시 시사편찬위원회, pp301-333.
- 김상구(2012), '해항도시의 삶의 질에 대한 항만의 영향력 분석 : 중국 대련항과 부산항의 비교분석', 한국항해항만학회지 36(6), 한국항해항만학회, pp481-488.
- 김종화·이지연(2017), '충남 어촌의 현황 및 변화', 충남 정책지도 2017-11 통권 20호, 충남연구원.
- 김태한·이주호(2018), '국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: 2018해양수산 국민 인식조사 결과, KMI 동향분석 Vol 80, 한국해양수산개발원.
- 심우배(2012), '독일 함부르크 하펜시티 도시재생 사업', 지역과 발전 Vol. 8, 지역발전위원회.
- 이명권(2008), '연안역에 입지하는 주거단지 생활자의 거주환경 만족도에 관한 연구', 한국항해항만학회지 32(6), 한국항해항만학회, pp505-513.
- 이영훈·최종인·한태용·최성범(2016), '해양관광레저도시 실현을 위한 로컬거버넌스 구축 방안', 한국체육과학회지 25(6), 한국체육과학회, pp637-652.
- 이재형(2016), '해항도시 부산의 해양관광 매력속성과 도시 이미지 및 삶의 질에 관한 연구', 해양도시문화교섭학 15, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, pp177-212
- 우양호a(2009), '우리나라 해항도시의 역사적 성장(1980~2008)', 한국행정학회 학술발표논문집, 한국행정학회, pp1380-1399.
- 우양호b(2009), '해항도시의 경제성장과 항만의 관계', 한국지방정부학회 학술대회자료집(추계), 한국지방정부학회, pp121-147.
- 우양호(2012), '월경한 해항도시간 권역에서의 국제교류와 성공조건: 부산과 후쿠오카의 초국경경제권 사례', 지방정부연구 16(3), 한국지방정부학회, pp31-50.
- 우양호·김상구·이원일(2018), '지역협력과 공생을 향한 해양도시 네트워크 : 아시아와 유럽의 성공모델 비교', 지방정부연구 21(4), 한국지방정부학회, pp1-30.
- 전동환·심상화(2009), '해양관광 중요도의 만족과 추천의도에 미치는 영향 : 필리핀 방문 한국인 관광객 사례를 중심으로', 관광연구저널 23(1), 한국관광연구학회, pp129-144.

- 정문수·정진성(2008), '해양도시 네트워크가 구성하는 발트해 지역', 독일언어문학 42, 한국독일언어학회, pp233-251.
- 정진성·조현천(2011), '유럽 해양도시 항만재개발 롤모델로서 하펜시티 함부르크의 특성에 관한연구', 한국항해항만학회지 35(6), 한국항해항만학회, pp539-550.
- 최도석(2003), '부산 수상공간 시민여가 및 관광기능 창출에 관한 연구', 부산발전연구원.
- 최창호·임영태(2013), '중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안 : 여수시를 중심으로', 한국항해항만학회지 29(1), 한국항해항만학회, pp113-136.
- 하혜영(2016), '도서(섬)지역의 관리 현황과 향후 과제', 이슈와 논점 1218, 국회입법조사처.
- Institute of Urban Strategies(2017), 'Global Power City Index 2017', CPCI 10th Anniversary Special Edition Summary, The Mori Memorial Foundation.
- Menon Economics(2017), 'The Leading Maritime Capitals of The World', Menon Publication No. 28.
- OECD(2016), 'The Ocean Economy in 2030'.
- Slack, B. and Wang, J. J.(2002). 'The Challenge of Peripheral Ports: An Asian Perspective', Geo Journal, Kluwer Academic Publishers(the Netherlands), 56: 159-166.
- World Bank Group(2017), 'The Potential of The BLUE ECONOMY'.
- 국토교통부(2016), '2016년 지적통계연보'.
- 대한민국 부처합동(2018), '2018년도 해양수산발전시행계획'.
- 보령시(2012), '보령시 농어업·농어촌 중장기 발전계획'.
- 보령시(2017), '2016 통계연보'.
- 보령시(2018), '2017 통계연보'.
- 충청남도(2016), '충청남도 해양생태환경 중장기 발전전략 수립 기획연구'.
- 충청남도(2016), '한국해양과학기술원 서해분원 유치 타당성 개발 및 설립방안'.
- 한국해양수산개발원(2018), '2018 전국 해양수산 대토론회 자료집'.
- 한국해양수산개발원(2017), '2016 수산·해양환경 통계'.
- 해양수산부(2018), '해양수산부 2018년 업무계획'.
- 해양수산부(2014), '제2차 어촌어항발전기본계획'.
- 해양수산부(2016), '제3차 전국 항만기본계획 수정계획'.

해양수산부(2016), '제1차 마리나항만 기본계획 수정계획'.

해양수산부, '전국 갯벌 면적 조사', 각 년도.

이현준, '[세계 항만도시 성공사례(1)] 독일 함부르크 하펜시티', 경향신문, 2009.09.01.일자.

장시형, '조선업 몰락하자 고부가가치 산업 발달한 친환경도시로 대변신, chosun.com, 2017.10.20.일자.

정유선, '싱가포르 국내외 항만개발·물류정보서비스 제공', 국제신문, 2017.11.12.일자.

박채윤, 세계적인 환적허브 '싱가포르항', KORAB, 2016.02.11.일자.

국가통계포털 「<http://kosis.kr>」.

네이버 블로그, 싱가포르 탐색 「<https://blog.naver.com/ki0456/110024389660>」.

네이버 포스트, [북유럽이야기-스웨덴], 친환경도시, 말뚝 「<http://post.naver.com>」.

네이버 지식백과 '싱가포르', '싱가포르역사 다이제스트 100', '말뚝', '해양도시' 「<https://terms.naver.com>」.

대한민국 정책브리핑 「<http://www.korea.kr>」.

산업입지정보센터 「<https://www.industryland.or.kr>」.

수산정보포털 「<https://www.fips.go.kr>」.

싱가포르 관광 HP, 「<http://www.visitsingapore.com>」.

연안포털 「<http://www.coast.kr>」.

해양수산통계시스템 「<https://www.mof.go.kr>」.

해양환경관리공단 「<http://www.koem.or.kr>」.

혁신도시 시즌2 「<http://innocity.molit.go.kr/v2/>」.

EDUNET T-CLEAR, 「<http://www.edunet.net>」.

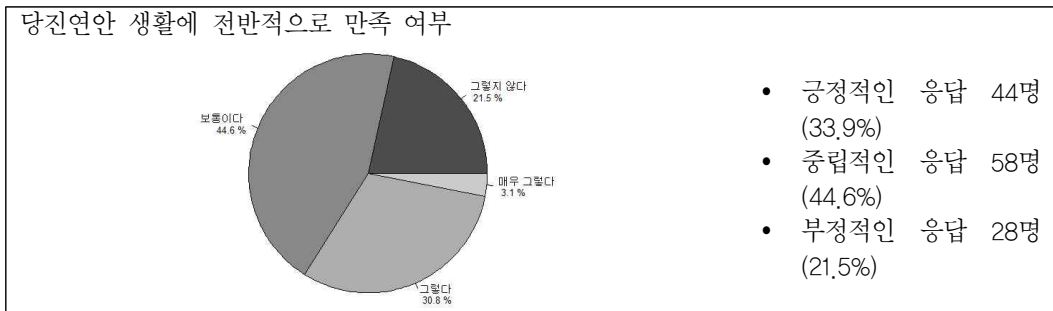
부록1. 충남연안 시·군별 주민 생활 만족도 및 해양도시 인식

본 부록에서는 충남연안 시·군별 생활 만족도 및 해양도시 인식을 비교·분석하고자 한다. 이를 위하여 ‘전반적인 생활 만족도’, ‘주거여건 및 환경’, ‘생활 만족도’, ‘거주지역에 대한 해양도시 인식’, ‘해양도시 육성을 위한 산업’ 항목을 비교대상으로 선정하였다.

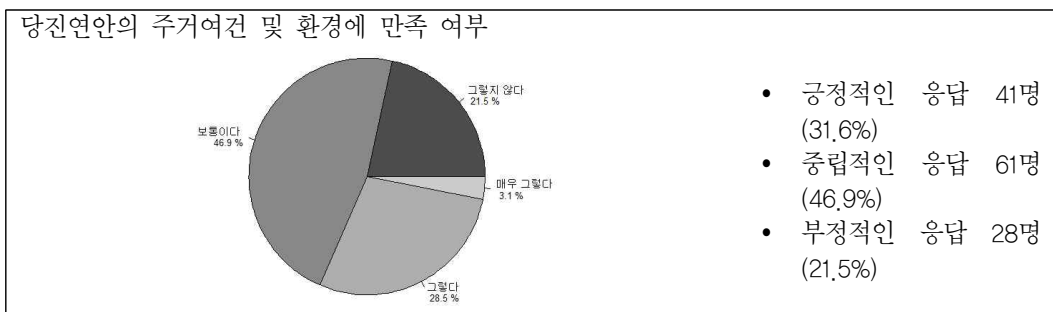
1) 당진시

당진시 응답자는 130명으로 전체 응답자의 23.6%를 차지하고 있다. 당진시는 충남 북부에 위치해 있으며, 평택·당진항, 당진화력발전소, 현대제철, 현대로템 등 항만, 에너지, 제철산업이 발달해 있는 지역이다.

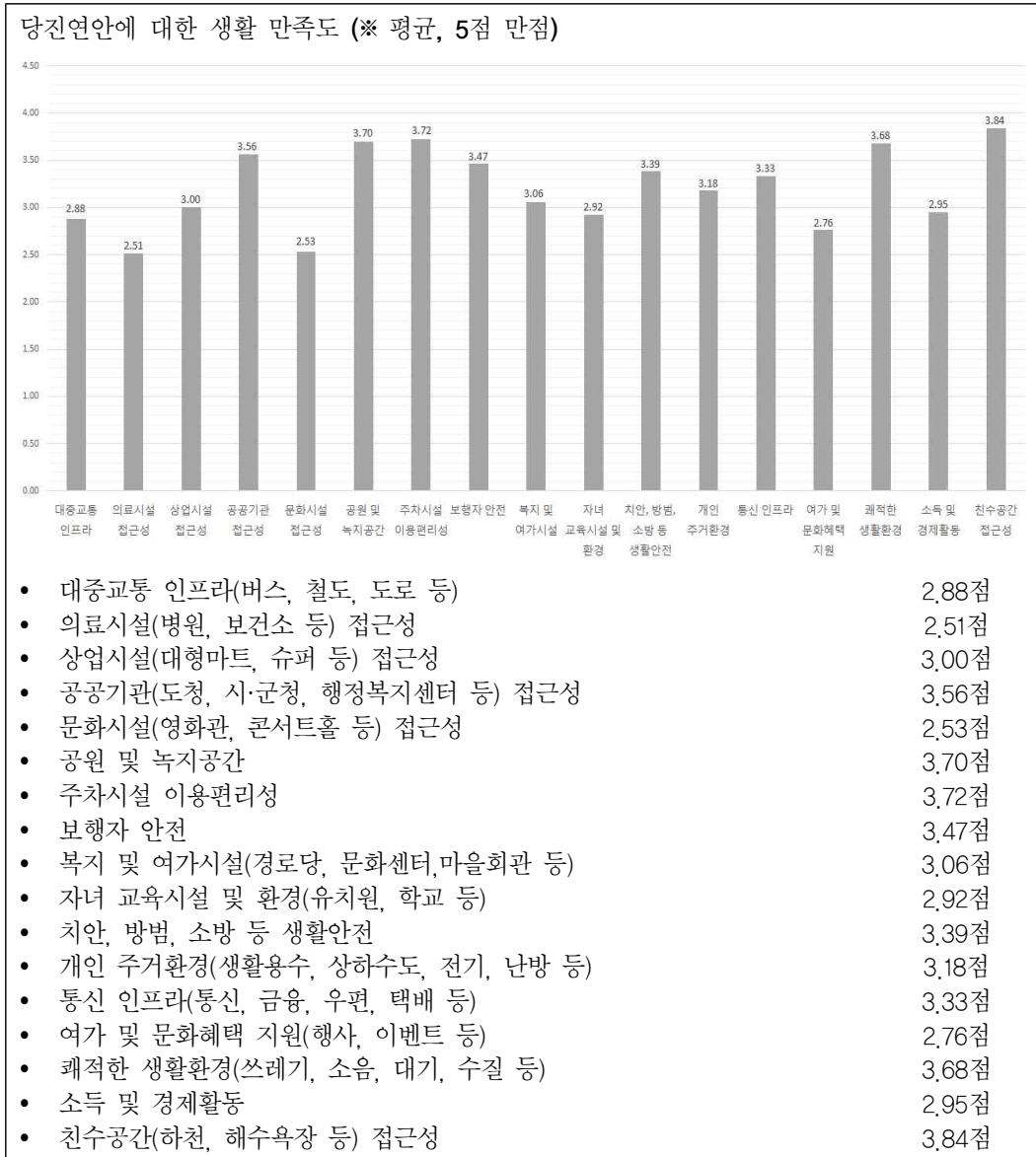
① 현재 당진연안 살고 있는 주민들 중 전반적으로 생활에 만족하는 비율은 33.9%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 44.6%, 만족하지 않는다는 의견은 21.5%이었다.



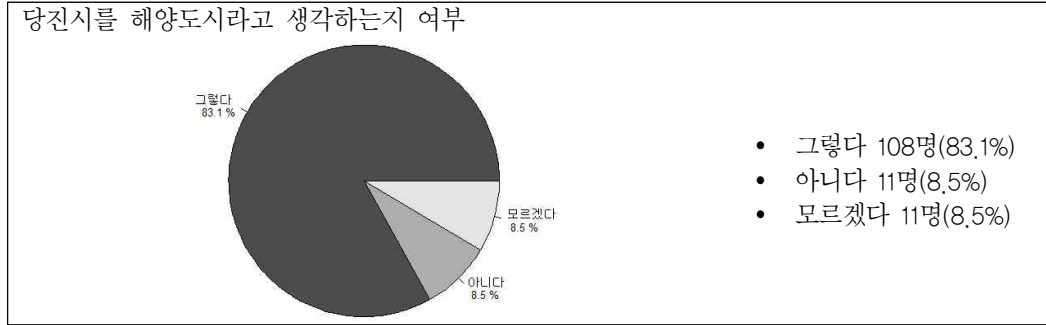
② 현재 당진연안의 주거 여건 및 환경에 만족하는 비율은 31.6%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 46.9%, 불만족하다는 의견은 21.5%이었다.



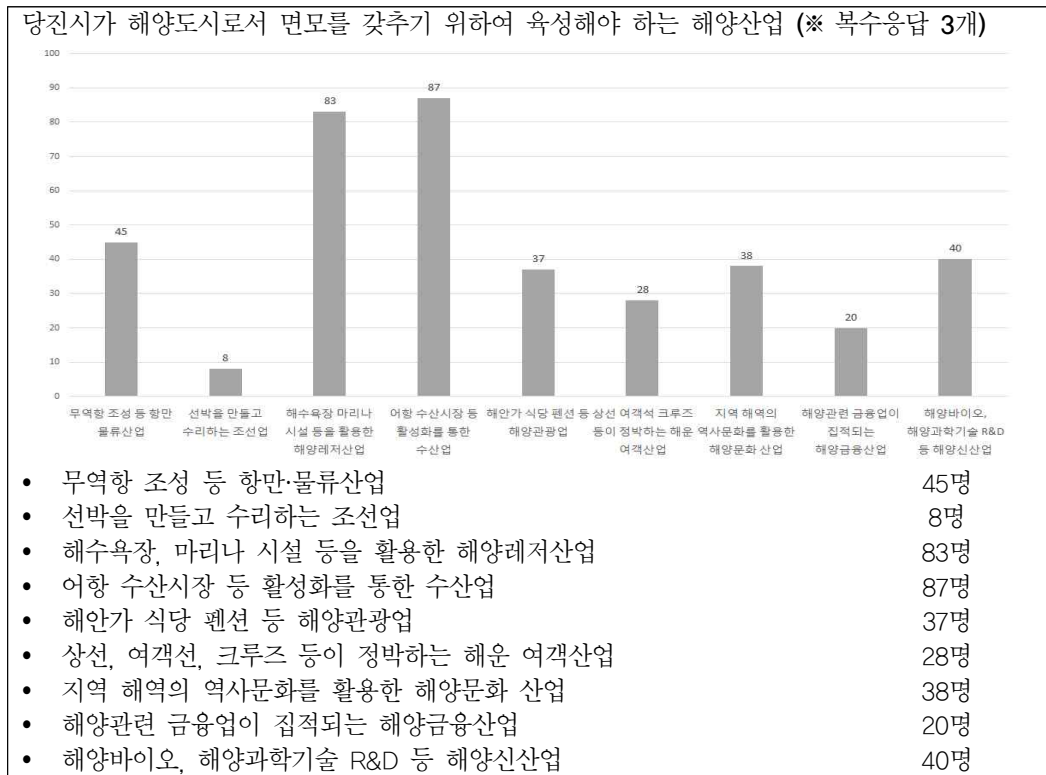
③ 당진연안에 대한 생활 만족도를 평균으로 표시하여 가장 높은 것은 ‘친수공간 접근성’으로 3.84점이었다. 다음으로 ‘주차시설 이용편리성’ 3.72점, ‘공원 및 녹지공간’ 3.70점, ‘쾌적한 생활환경’ 3.68점 순이었다. 반면, 가장 낮은 것은 ‘의료시설 접근성’ 2.51점, ‘문화시설 접근성’ 2.53점, ‘여가 및 문화혜택 지원’ 2.76점, ‘소득 및 경제활동’ 2.95점 순이었다.



④ 당진연안 주민들이 당진시를 해양도시라고 생각하는 비율은 83.1%이었다. 당진연안 주민들은 대부분 당진시를 해양도시라고 생각하고 있다.



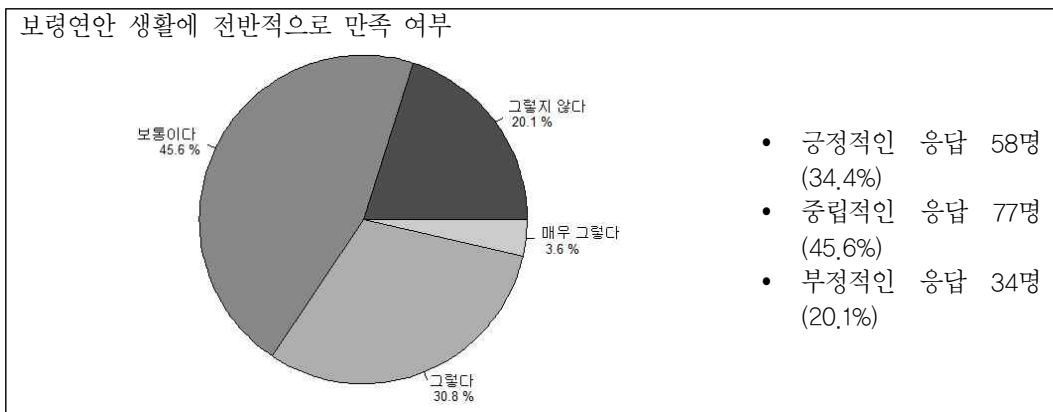
⑤ 당진시가 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 산업은 수산업(87명)과 해양레저산업(83명)으로 나타났다. 응답자가 가장 적은 산업은 조선업으로 8명이었다. 국가 무역항인 평택·당진항이 위치해 있으므로 ‘무역항 조성 등 항만·물류산업 육성’이 3위이었다.



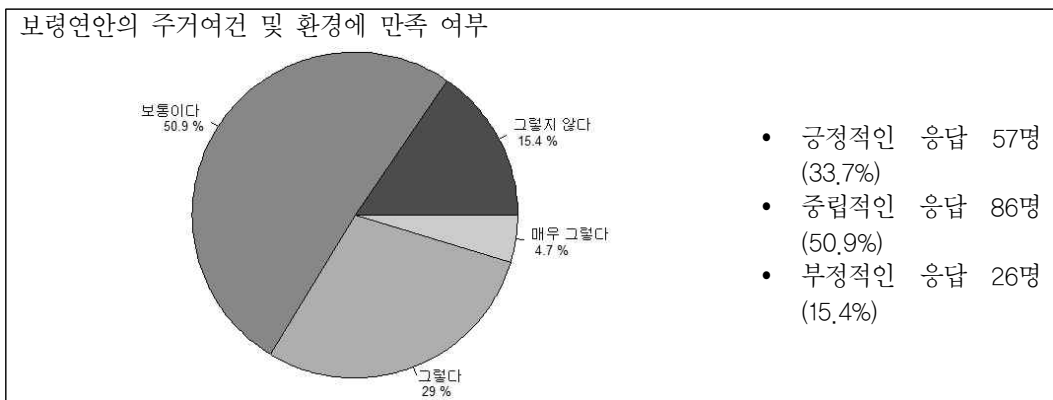
2) 보령시

보령시 응답자는 169명으로 전체 응답자의 30.7%를 차지하고 있다. 보령시는 충남 서해안 중남부에 위치해 있으며, 대천해수욕장과 머드축제로 유명한 지역이다. 그리고 충남에서 가장 많은 유인도서 16개를 보유하고 있는 지역이기도 하다.

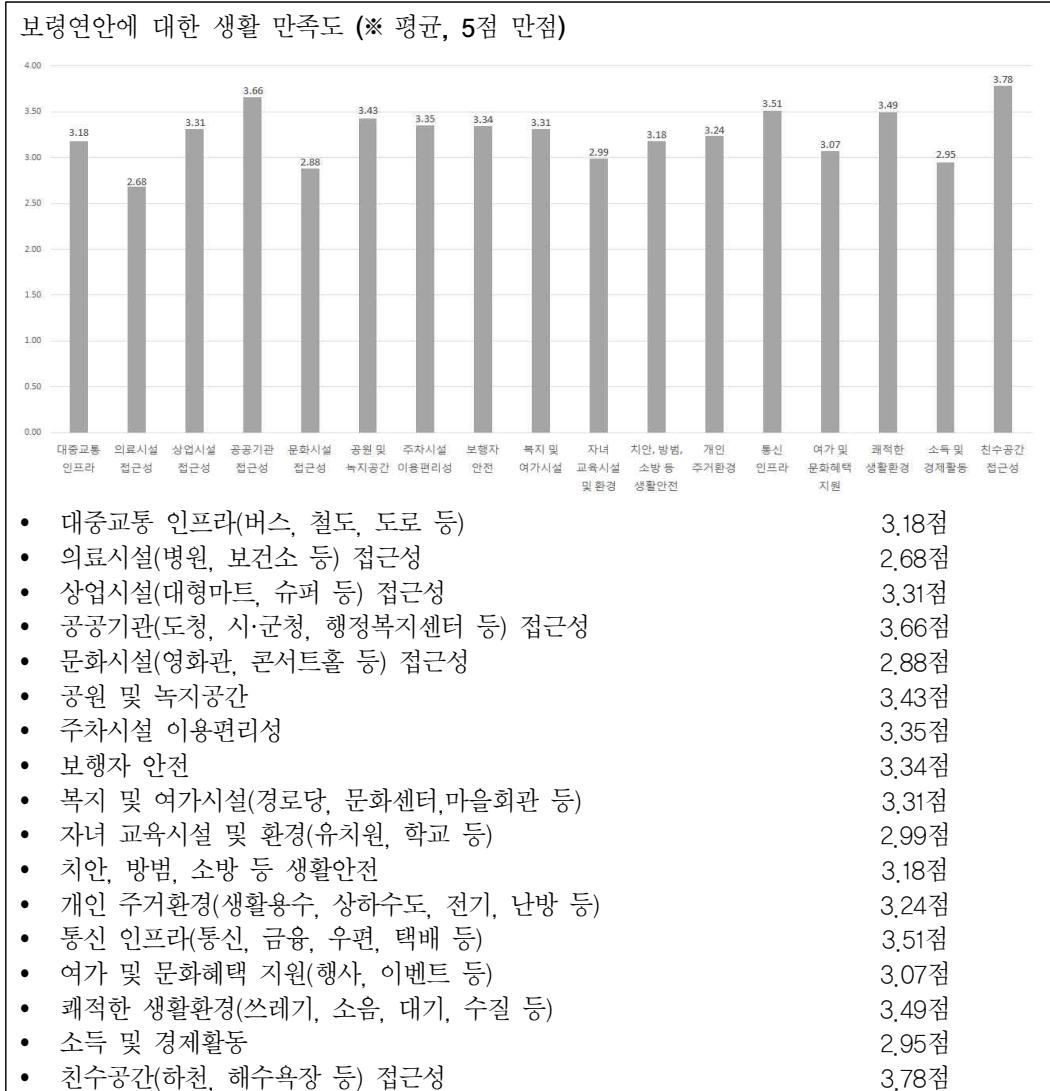
① 현재 보령연안에 살고 있는 주민들 중 전반적으로 생활에 만족하는 비율은 34.4%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 45.6%, 만족하지 않는다는 의견은 20.1%이었다. 대체적으로 만족 또는 불만족 하지 않는 중립적인 의견이 많았다.



② 현재 보령연안의 주거 여건 및 환경에 만족한다는 비율은 33.7%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 50.9%, 불만족하다는 의견은 15.4%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견이 과반을 넘었다.

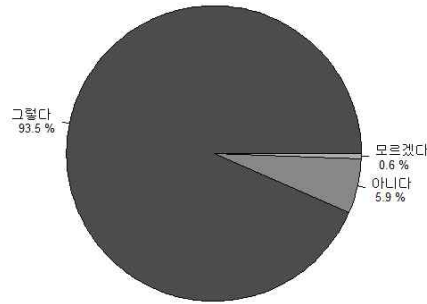


③ 보령연안에 대한 생활 만족도를 평균으로 표시하여 가장 높은 것은 ‘친수공간 접근성’으로 3.78점이었다. 다음으로 ‘공공기관 접근성’ 3.66점, ‘통신 인프라’ 3.51점, ‘쾌적한 생활환경’ 3.49점 순이었다. 반면, 가장 낮은 것은 ‘의료시설 접근성’ 2.68점, ‘문화시설 접근성’ 2.88점, ‘소득 및 경제활동’ 2.95점, ‘자녀 교육시설 및 환경’ 2.99점 순이었다.



④ 보령연안 주민들이 보령시를 해양도시라고 생각하는 비율은 93.5%이었다. 보령연안 주민들은 대부분 보령시를 해양도시라고 생각하고 있다.

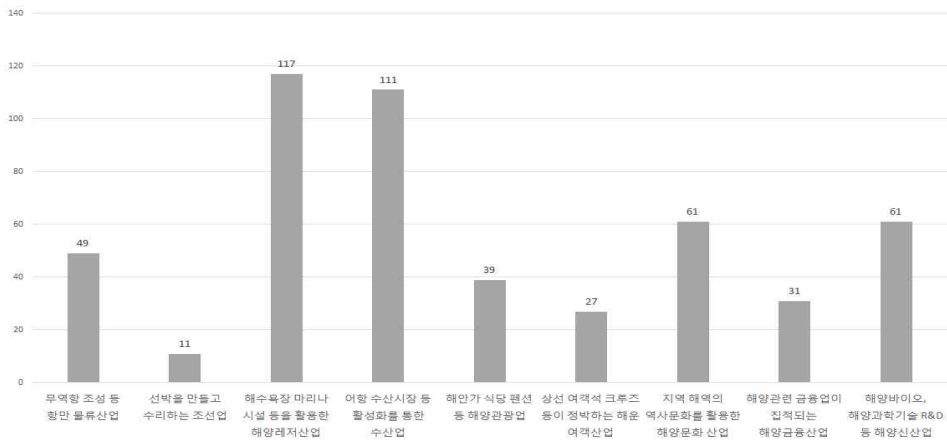
보령시를 해양도시라고 생각하는지 여부



- 그렇다 158명(93.5%)
- 아니다 10명(5.9%)
- 모르겠다 1명(0.6%)

⑤ 보령시가 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 산업은 해양레저산업(117명), 수산업(111명)으로 나타났다. 전국적으로 유명한 대천해수욕장이 입지해 있고, 수산업이 발달한 지역으로 주민들도 해양레저산업, 수산업의 중요성을 인지하고 있다. 반면, 가장 응답자가 없는 산업은 조선업으로 11명이었다.

보령시가 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 해양산업 (※ 복수응답 3개)

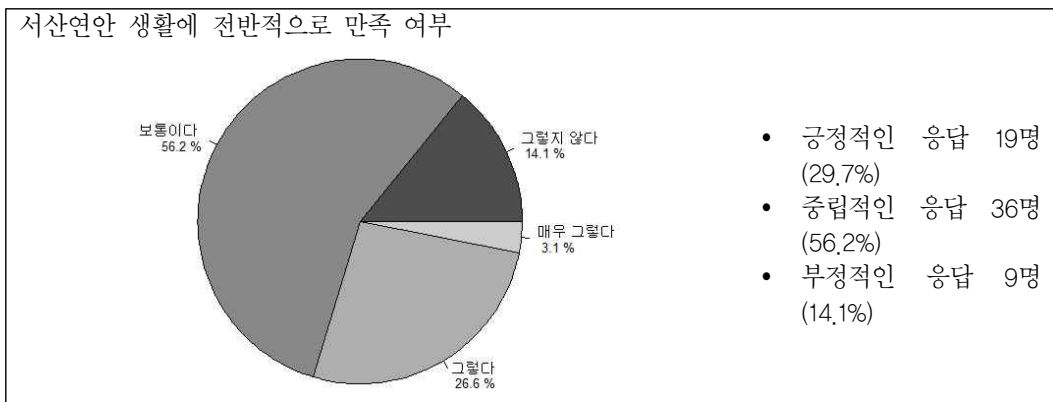


- 무역항 조성 등 항만·물류산업 49명
- 선박을 만들고 수리하는 조선업 11명
- 해수욕장, 마리나 시설 등을 활용한 해양레저산업 117명
- 어항 수산시장 등 활성화를 통한 수산업 111명
- 해안가 식당 펜션 등 해양관광업 39명
- 상선, 여객선, 크루즈 등이 정박하는 해운 여객산업 27명
- 지역 해역의 역사문화를 활용한 해양문화 산업 61명
- 해양관련 금융업이 집적되는 해양금융산업 31명
- 해양바이오, 해양과학기술 R&D 등 해양신산업 61명

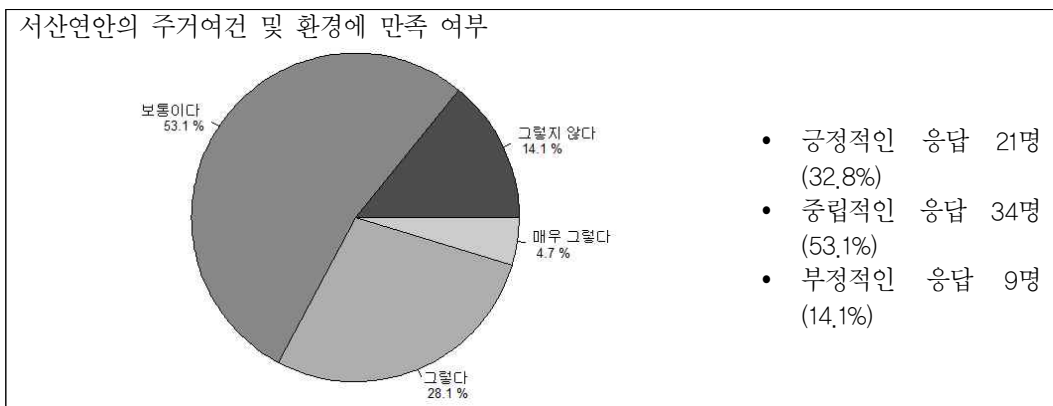
3) 서산시

서산시 응답자는 64명으로 전체 응답자의 11.6%를 차지하고 있다. 서산시는 충남 서북부에 위치해 있으며, 대산 산업단지를 중심으로 석유화학, 정밀화학 등 중공업이 발달해 있는 지역이다. 또한 태안과 마주하여 가로림만이 위치해 있는 지역이기도 하다.

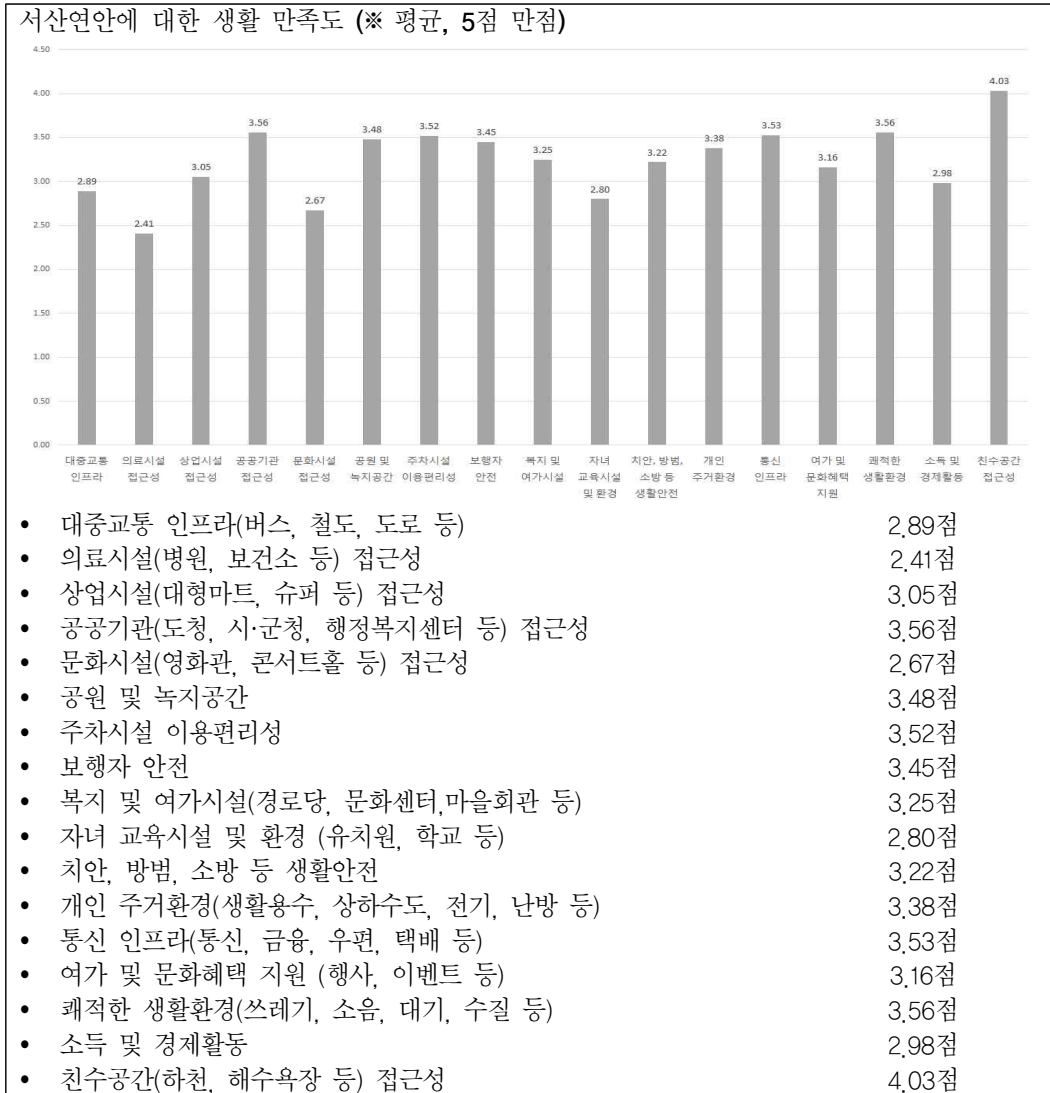
① 현재 서산연안에 살고 있는 주민들 중 전반적으로 생활에 만족하는 비율은 29.7%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 56.2%, 만족하지 않는다는 의견은 14.1%이었다. 만족 또는 불만족하지 않는다는 중립적인 의견이 과반을 넘고 있다.



② 현재 서산연안의 주거 여건 및 환경에 만족한다는 비율은 32.8%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 53.1%, 불만족하다는 의견은 14.1%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견이 과반을 넘고 있다.

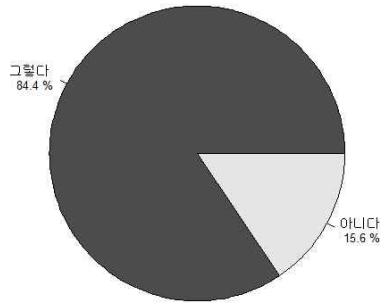


③ 서산연안에 대한 생활 만족도를 평균으로 표시하여 가장 높은 것은 ‘친수공간 접근성’으로 4.03점이었다. 다음으로 ‘공공기관 접근성’ 3.56점, ‘쾌적한 생활환경’ 3.56점, ‘통신 인프라’ 3.53점이었다. 반면, 가장 낮은 평균은 ‘의료시설 접근성’ 2.41점, ‘문화시설 접근성’ 2.67점, ‘자녀 교육시설 및 환경’ 2.80점, ‘소득 및 경제활동’ 2.98점이었다.



④ 서산연안 주민들이 서산시를 해양도시라고 생각하는 비율은 84.4%이었다. 서산연안 주민들은 대부분 서산시를 해양도시라고 생각하고 있다.

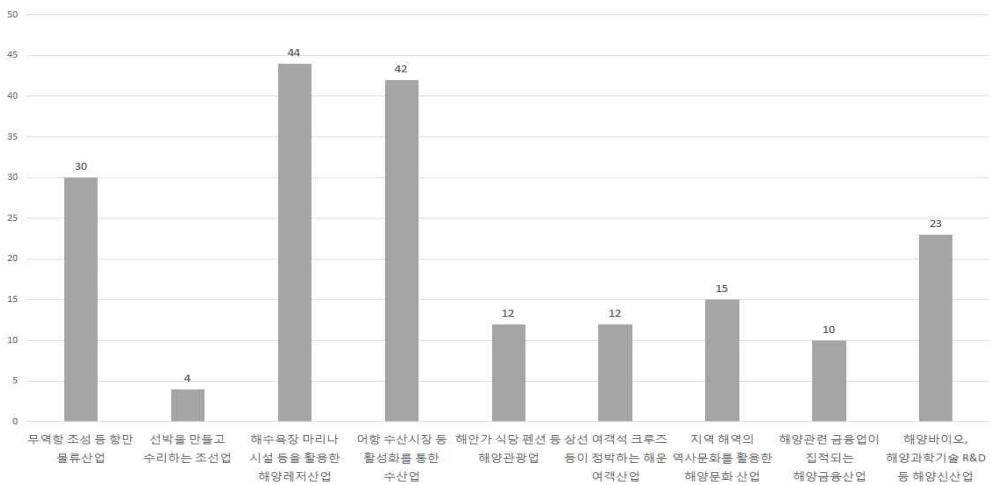
서산시를 해양도시라고 생각하는지 여부



- 그렇다 54명(84.4%)
- 아니다 10명(15.6%)

⑤ 서산시가 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 산업은 해양레저산업(44명)과 수산업(42명)으로 나타났다. 가장 응답자가 없는 산업은 조선업으로 4명뿐 이었다. 서산시에는 대산항이 입지해 있어 무역항 중심의 항만·물류산업 육성해야 한다는 응답도 많았다.

서산시가 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 해양산업 (※ 복수응답 3개)

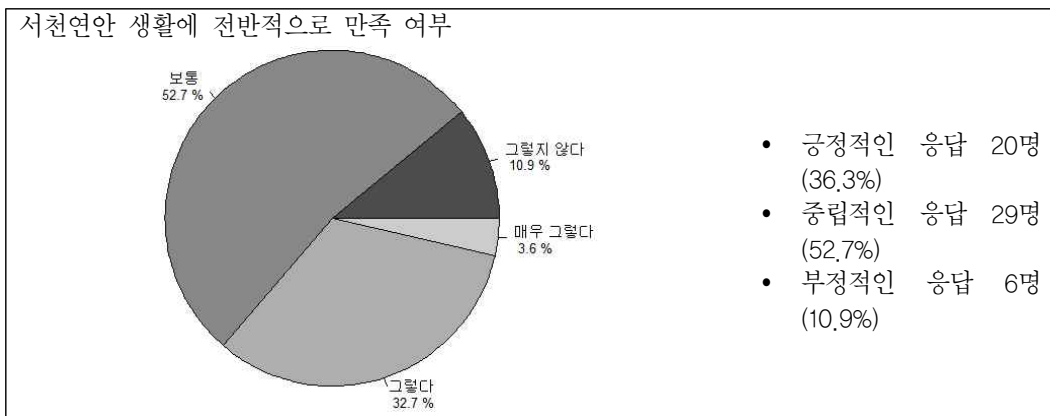


- 무역항 조성 등 항만·물류산업 30명
- 선박을 만들고 수리하는 조선업 4명
- 해수욕장, 마리나 시설 등을 활용한 해양레저산업 44명
- 어항 수산시장 등 활성화를 통한 수산업 42명
- 해안가 식당 펜션 등 해양관광업 12명
- 상선, 여객선, 크루즈 등이 정박하는 해운 여객산업 12명
- 지역 해역의 역사문화를 활용한 해양문화 산업 15명
- 해양관련 금융업이 집적되는 해양금융산업 10명
- 해양바이오, 해양과학기술 R&D 등 해양신산업 23명

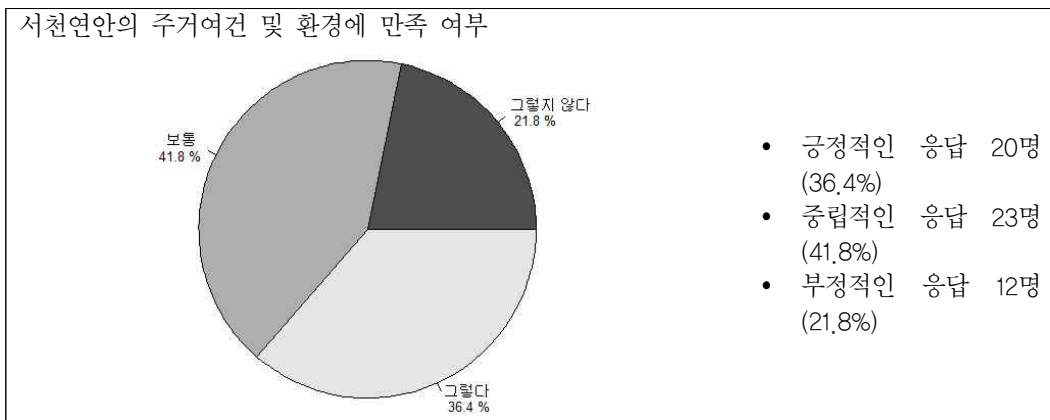
4) 서천군

서천군 응답자는 55명으로 전체 응답자의 10.0%를 차지하고 있다. 서천군은 충남 서남부에 위치해 있으며, 세계적인 철새도래지와 생태갯벌을 보유하고 있는 지역이다. 또 과거 국가 근대산업 유산이 남아있는 지역이기도 하다.

① 현재 서천연안에 살고 있는 주민들 중 전반적으로 생활에 만족하는 비율은 36.3%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 52.7%, 만족하지 않는다는 의견은 10.9%이었다. 만족 또는 불만족하지 않는다는 중립적인 의견이 과반을 넘고 있다.



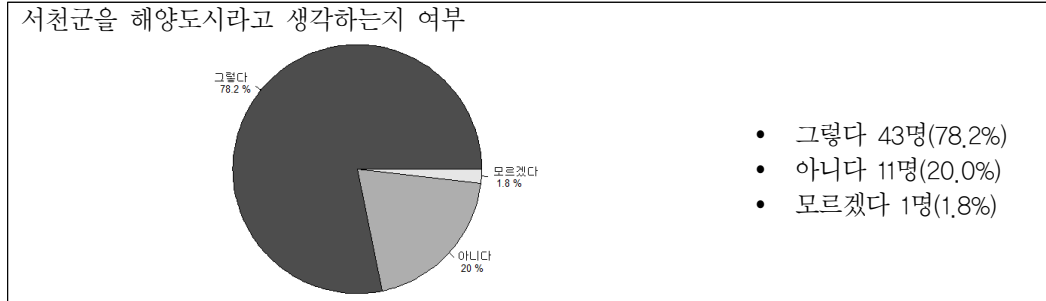
② 현재 서천연안의 주거 여건 및 환경에 만족하는 비율은 36.4%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 41.8%, 불만족하다는 의견은 21.8%이었다.



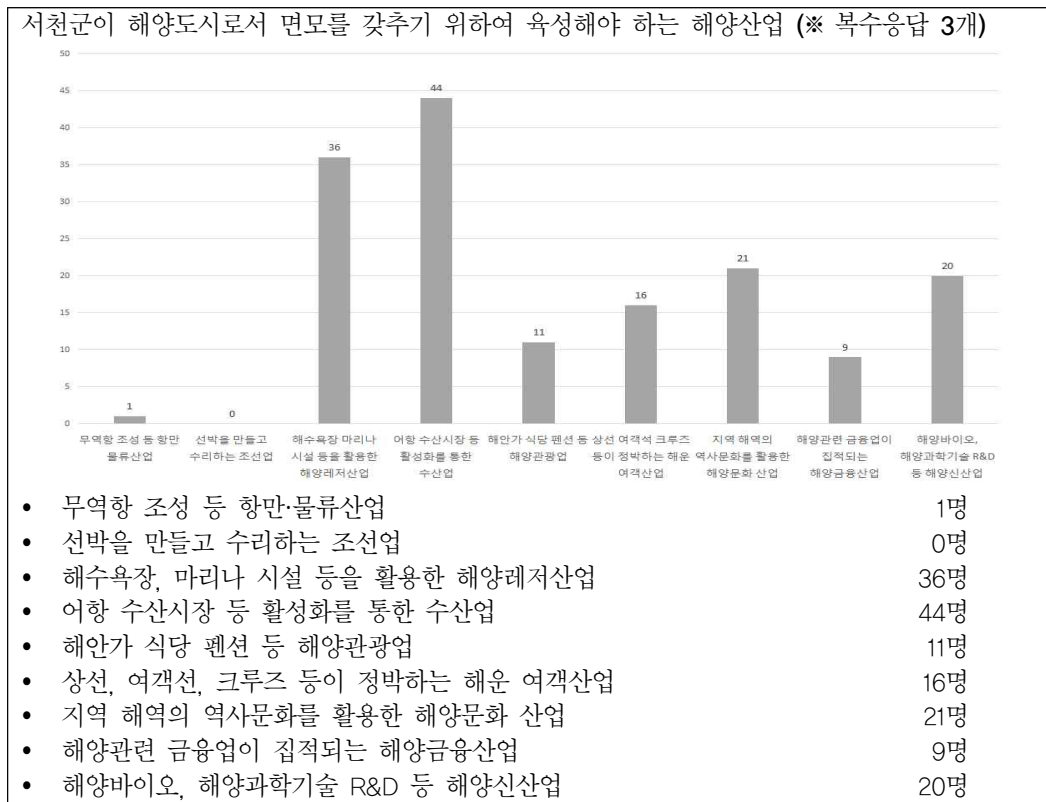
③ 서천연안에 대한 생활 만족도를 평균으로 표시하여 가장 높은 것은 ‘공원 및 녹지공간’으로 3.80점이었다. 다음으로 ‘주차시설 이용편리성’ 3.78점, ‘친수공간 접근성’ 3.64점, ‘통신 인프라’ 3.62점, ‘보행자 안전’ 3.62점 순이었다. 반면, 가장 낮은 평균은 ‘의료시설 접근성’ 2.36점, ‘문화시설 접근성’ 2.60점, ‘대중교통 인프라’ 2.91점, ‘소득 및 경제활동’ 2.93점 순이었다.



④ 서천연안 주민들이 서천군을 해양도시라고 생각하는 비율은 78.2%이었다. 서천연안 주민들은 대부분 서천군을 해양도시라고 생각하고 있다.



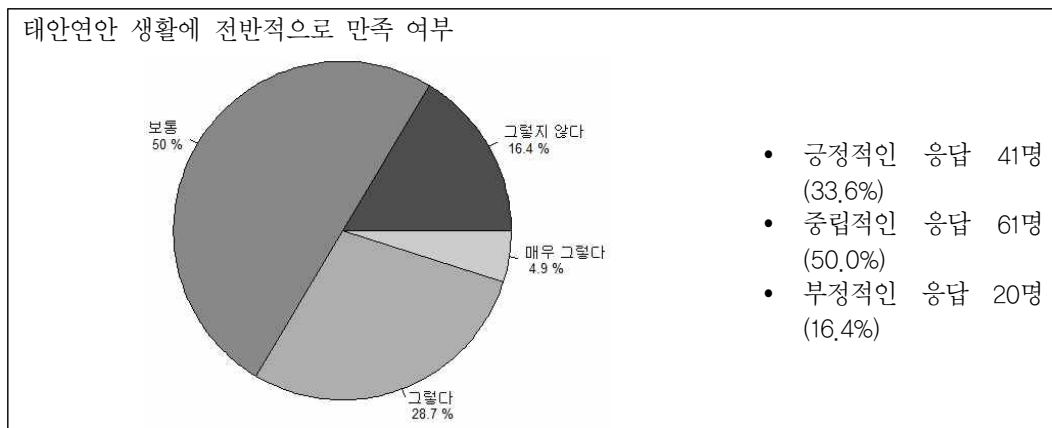
⑤ 서천군이 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 산업은 수산업(44명)과 해양레저산업(36명)으로 나타났다. 가장 응답자가 없는 산업은 조선업으로 0명이었다. 서천군은 해양생태자원이 풍부하고 수산업이 발달한 지역이라는 점을 주민들도 충분히 인지하고 있다.



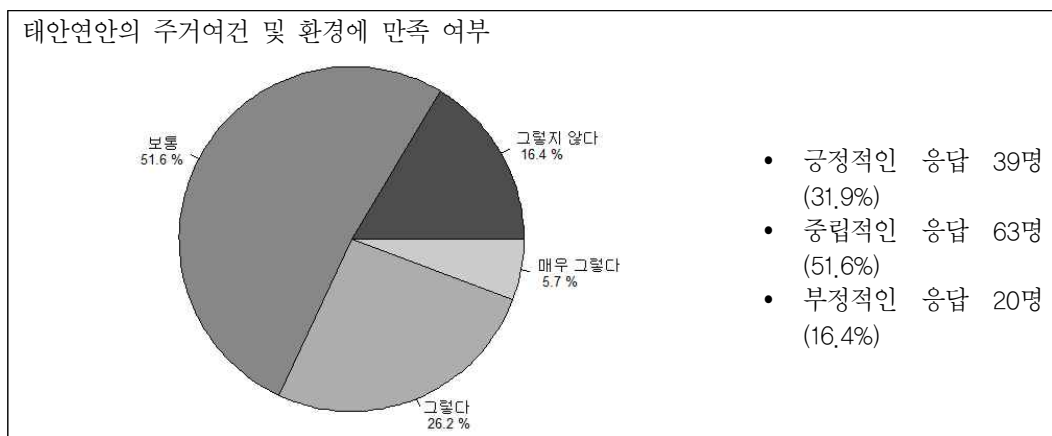
5) 태안군

태안군 응답자는 122명으로 전체 응답자의 22.2%를 차지하고 있다. 태안군은 충남 서부에 위치해 있으며, 북으로 가로림만, 남으로 천수만과 인접해 있다. 충남 수산업의 약 50% 세력이 집중되어 있고, 해수욕장 30개가 지정되어 있는 지역이다.

① 현재 태안연안에 살고 있는 주민들 중 전반적으로 생활에 만족하는 비율은 33.6%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 50%, 만족하지 않는다는 의견은 16.4%이었다. 만족 또는 불만족하지 않는다는 중립적인 의견이 절반을 차지하고 있다.



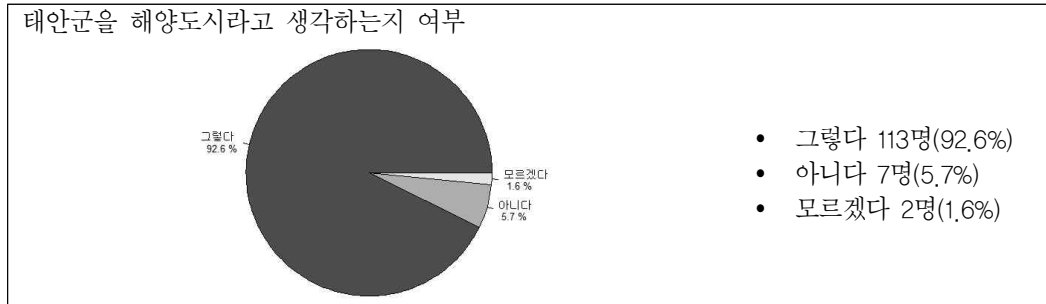
② 현재 태안연안의 주거여건 및 환경에 만족하는 비율은 31.9%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 51.6%, 불만족하다는 의견은 16.4%이었다.



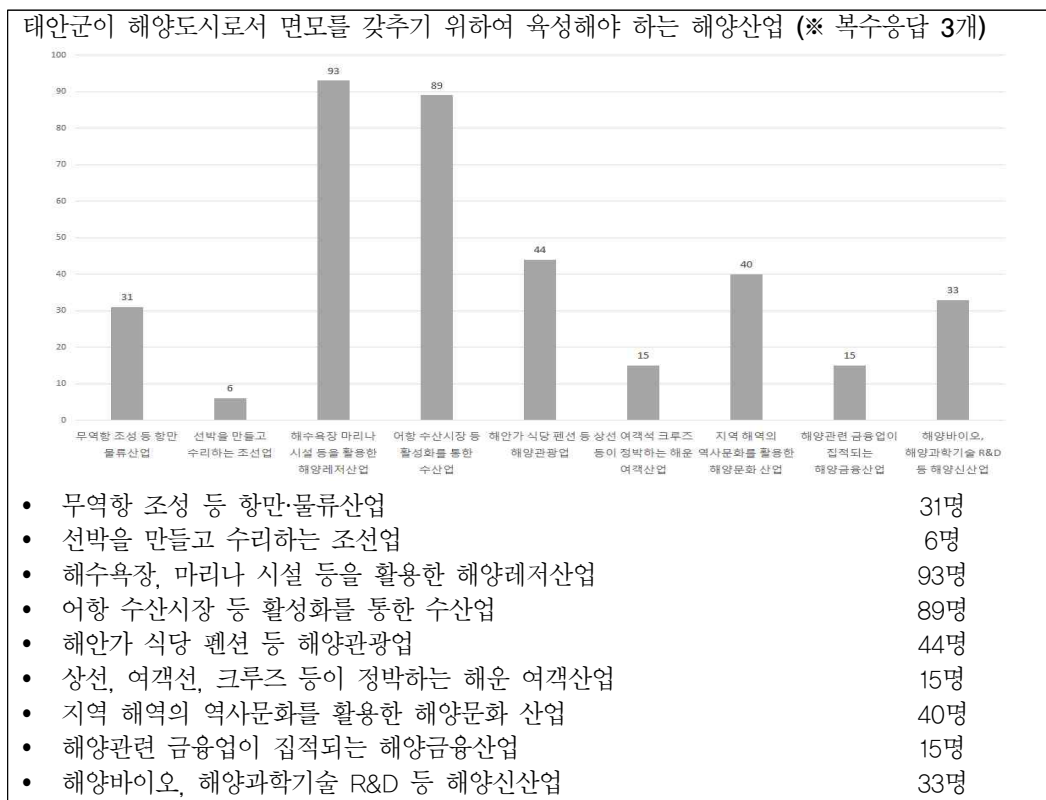
③ 태안연안에 대한 생활 만족도를 평균으로 표시하여 가장 높은 것은 ‘친수공간 접근성’으로 3.81점이었다. 다음으로 ‘쾌적한 생활환경’ 3.66점, ‘공원 및 녹지공간’ 3.54점, ‘주차시설 이용편리성’ 3.52점, ‘공공기관 접근성’ 3.52점 순이었다. 반면, 가장 낮은 평균은 ‘의료시설 접근성’ 2.39점, ‘문화시설 접근성’ 2.70점 순이었다.



④ 태안연안 주민들이 태안군을 해양도시라고 생각하는 비율은 92.6%이었다. 태안연안 주민들은 대부분 태안군을 해양도시라고 생각하고 있다.



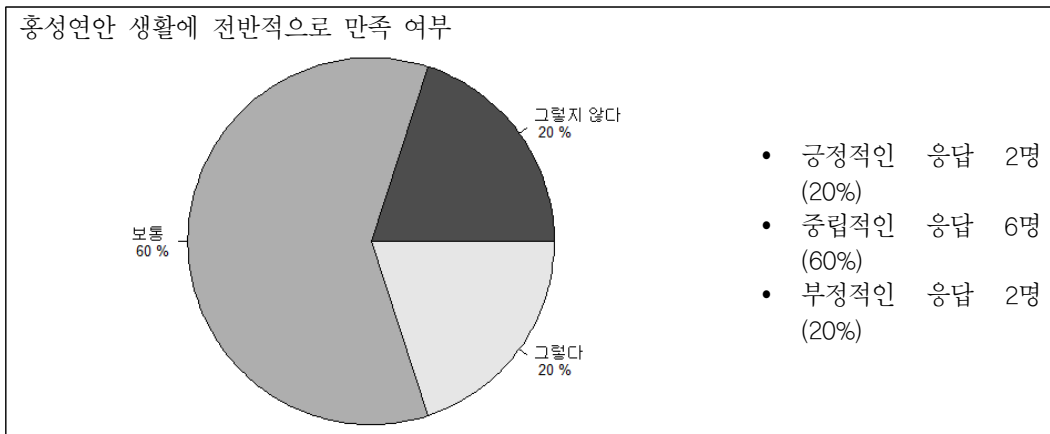
⑤ 태안군이 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 산업은 해양레저산업(93명)과 수산업(89명)으로 나타났다. 태안연안 주민들은 지역의 특성을 반영한 해양레저산업과 수산업 육성의 필요성을 인지하고 있다. 가장 응답자가 없는 산업은 조선업으로 6명뿐이었다.



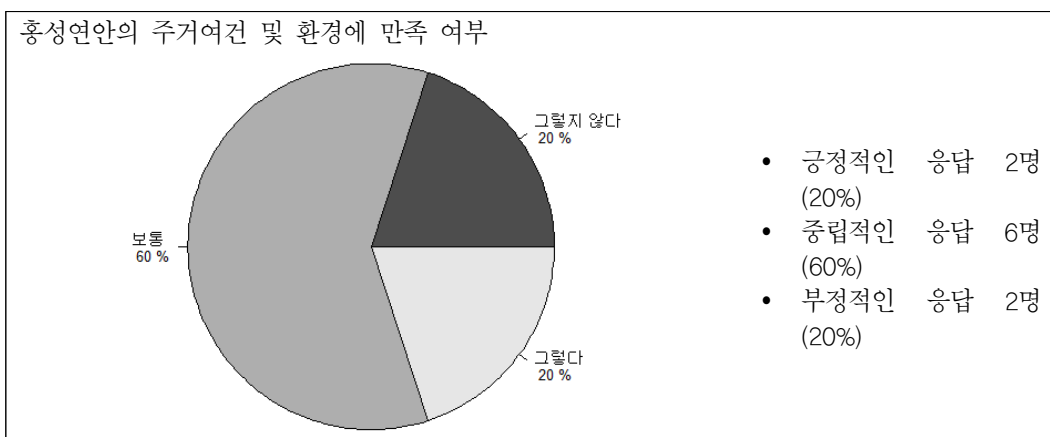
6) 홍성군

홍성군 응답자는 10명으로 전체 응답자의 1.8%에 불과하다. 홍성군은 천수만과 연접한 서부 면만이 연안지역으로 타 지역에 비하여 연안범위가 좁다. 홍성군은 새조개, 대하 등의 수산물과 광천김, 광천젓갈과 같은 수산가공식품이 생산되는 지역이다.

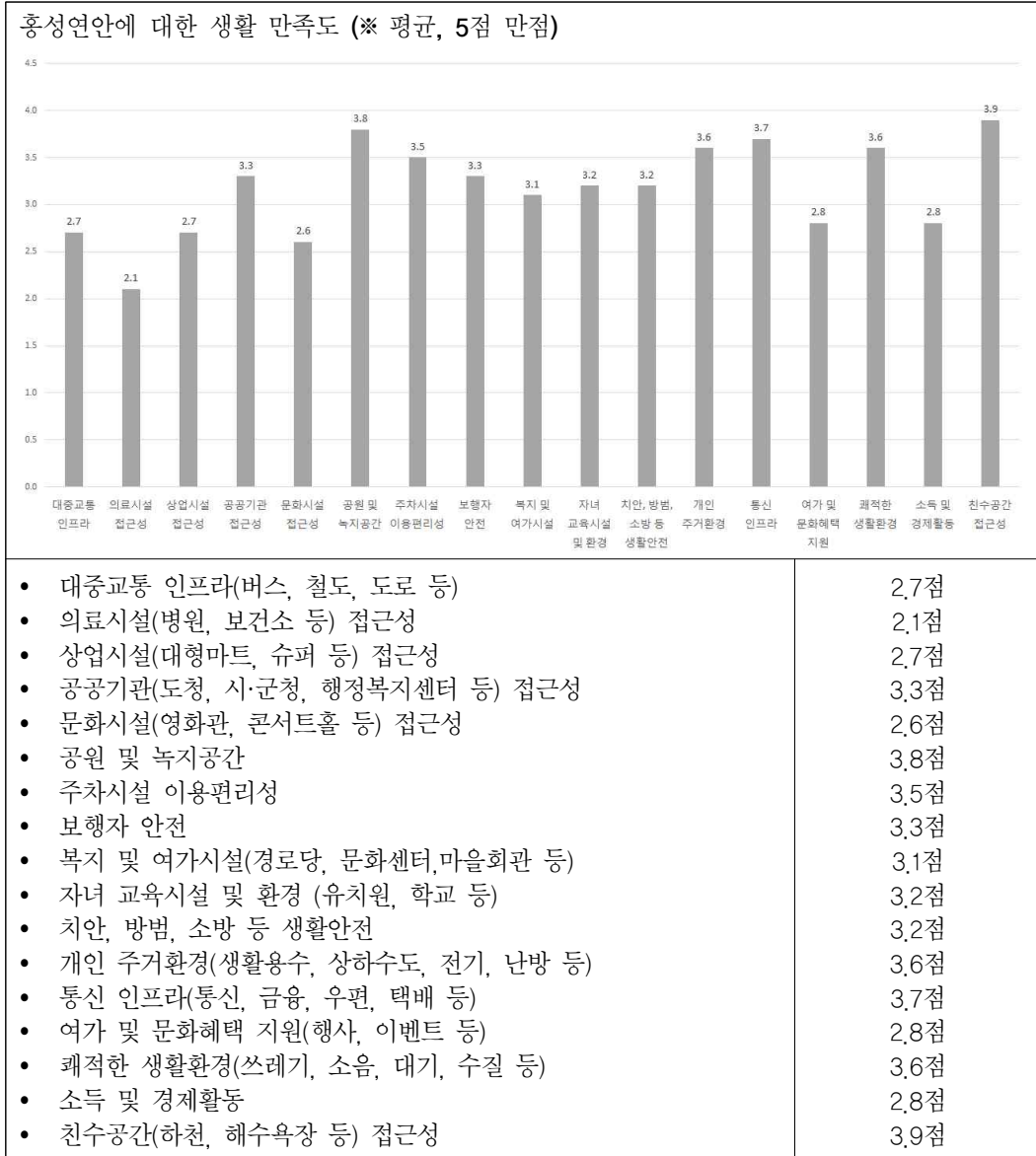
- ① 현재 홍성연안에 살고 있는 주민들 중 전반적으로 생활에 만족하는 비율은 20%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 60%, 만족하지 않는다는 의견은 20%이었다.



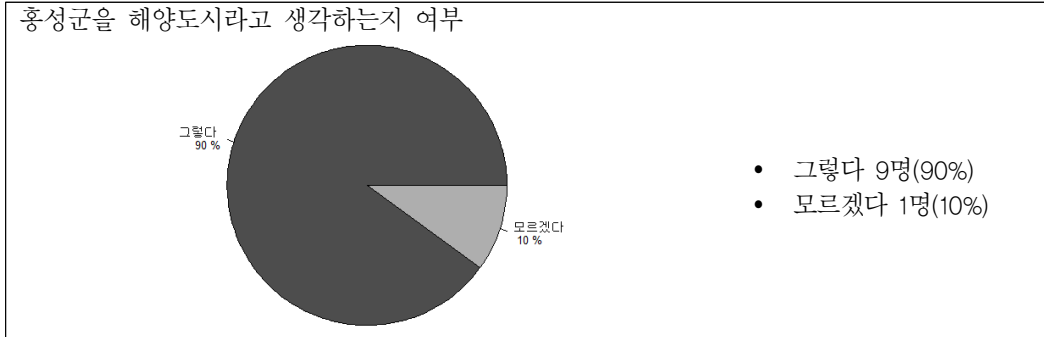
- ② 현재 홍성연안의 주거 여건 및 환경에 만족하는 비율은 20%이었다. ‘보통’이라는 중립적인 의견은 60%, 불만족하다는 의견은 20%이었다.



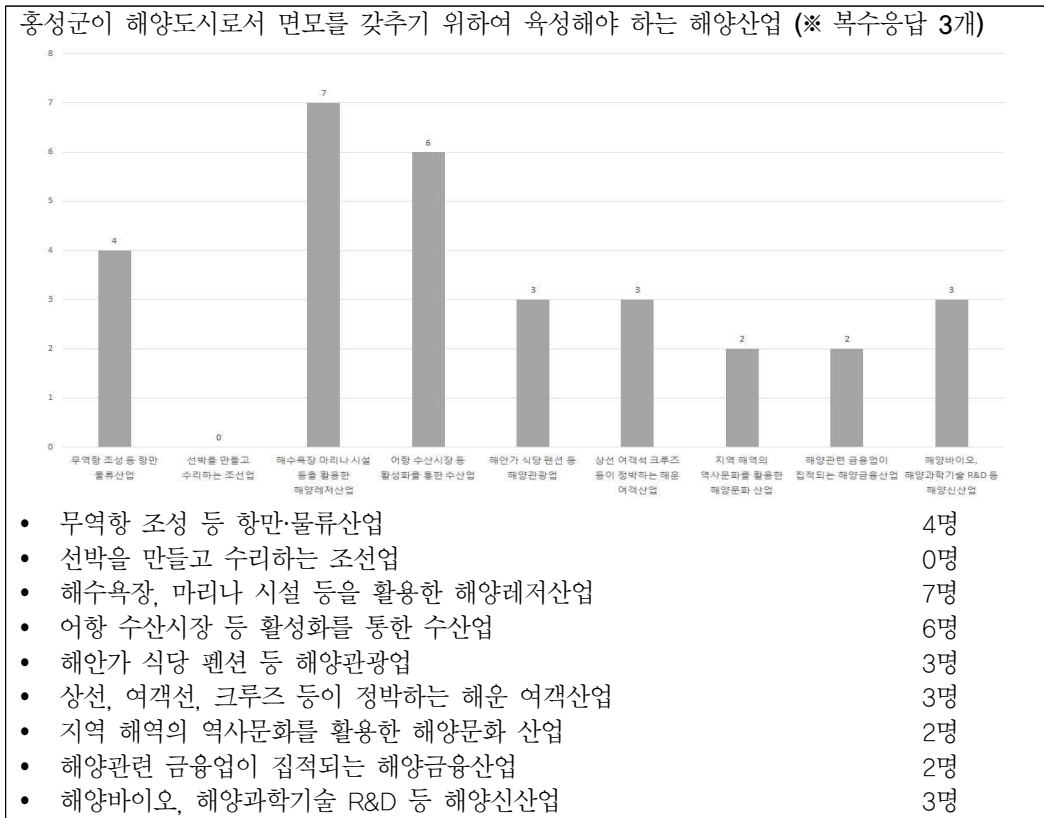
③ 홍성연안에 대한 생활 만족도를 평균으로 표시하여 가장 높은 것은 ‘친수공간 접근성’으로 3.9점이었다. 다음으로 ‘공원 및 녹지공간’ 3.8점, ‘통신 인프라’ 3.7점, ‘쾌적한 생활환경’ 3.6점, ‘개인 주거환경’ 3.6점 순이었다. 반면, 가장 낮은 평균은 ‘의료시설 접근성’ 2.1점, ‘문화시설 접근성’ 2.6점, ‘상업시설 접근성’ 2.7점 순이었다.



④ 홍성연안 주민들이 홍성군을 해양도시라고 생각하는 비율은 90%이었다. 해양도시라는 의견이 압도적으로 높았다.



⑤ 홍성군이 해양도시로서 면모를 갖추기 위하여 육성해야 하는 산업은 해양레저산업(7명)과 수산업(6명)으로 나타났다. 반면 가장 응답자가 없는 산업은 조선업으로 0명이었다.

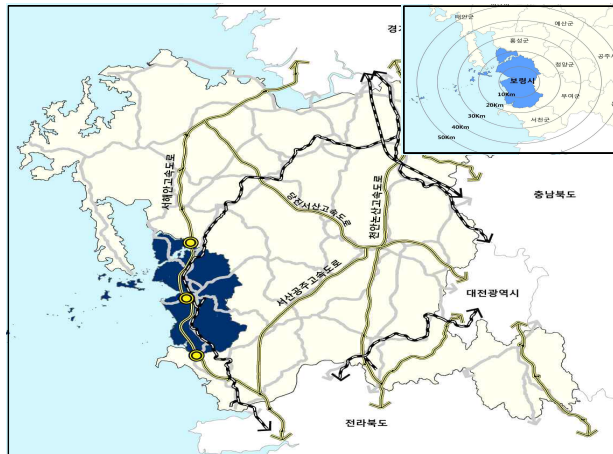


부록2. 신해양도시 개념을 적용한 시범모델 제시

본 부록에서는 신해양도시의 정의와 유형을 바탕으로 충남 연안도시 중 신해양도시로 발전 가능성이 높은 곳을 선정하여 시범모델로서 제시하고자 한다. 이를 위하여 충남의 연안 시·군 중 해양수산 역량이 충분하고, 향후 발전가능성이 높은 지역은 보령시를 예시로서 제시하였다. 보령시는 충남연안 내에서 해양수산관련 활동이 가장 활발한 천수만 하류에 위치해 있고, 충남 최대 해수욕장인 대천해수욕장이 위치해 있다. 또 충남 수산업의 유통·가공 분야를 선도하는 지역이기도 하다.

1) 시범연안의 여건분석³⁹⁾

충남형 신해양도시의 시범연안으로 제시된 연안 시·군은 보령시이다. 보령시는 국토의 중서부인 충남 서해안의 남부에 위치해 있으며, 동으로는 청양군, 북으로는 홍성군, 남으로는 서천군, 부여군과 인접해 있는 지역이다<그림 부록 2-1>. 그리고 보령시는 서해안의 중간에 위치해 있어 충남 해양수산의 중심지 역할을 담당하고 있으며, 특히 연안항인 대천항은 서해안에서 가장 많은 배들이 오가는 항구이다.



[그림 부록2-1] 보령시의 지리적 위치

자료: 보령시(2012), 보령시 농어업·농어촌 중장기 발전계획

39) 보령시(2017), ‘보령시 해양항만 발전 기본계획’ 참고

보령시의 면적은 569.32㎢로, 충청남도 전체(8,630.12㎢)의 6.6%를 차지하고 있으며, 이는 충청남도내 시·군 중 7번째에 해당하는 면적이다. 행정구역은 읍(1개), 면(10개), 동(5개), 출장소(2개), 통(115개), 행정리(233개), 반(1,216개)로 구성되어 있다. 이 중 연안에 해당되는 지역은 동지역(대천 1~5동), 천북면, 오천면, 주교면, 남포면, 웅천읍, 주산면이다. 보령시 인구는 2016년 기준 106,501명으로 2007년 108,783명 이후 꾸준히 감소하는 추세에 있다. 이 중 65세 이상 고령자는 22,968명으로 21.6%에 해당한다.

보령시는 내륙과 해안, 산 등 각 지형에 다양한 관광자원을 보유하고 있다. 보령시가 자랑하는 보령8경은 대천해수욕장, 무창포 바닷길, 성주산 휴양림, 보령호, 오서산, 외연열도, 오천항, 월전죽도가 있다. 그리고 역사·문화 자원도 풍부하여 국보인 성주사지 낭혜화상탑비(국보 제8호), 성주사지 오층석탑(보물 제19호), 성주사지 중앙 삼층석탑(보물 제20호), 성주사지 서 삼층석탑(보물 제47호) 등이 있고, 과거 조선시대의 충청수영성이 자리하고 있었다. 그 외 개화예술공원, 성주산 휴양림, 웅천 돌 문화공원 등 다양한 관광자원을 보유하고 있다. 세계적인 축제인 보령 머드축제를 비롯하여 무창포 신비의 바닷길 축제, 천북 굴 축제 등 다양한 축제가 개최되는 지역이기도 하다. 또 농수산업이 발달한 지역으로 다양한 먹거리가 생산되는 지역이기도 하다. 보령시의 대표적인 농특산물로는 머드, 남포벼루, 사현포도, 버섯 등이 있고, 대표 수산물로는 전복, 굴, 주꾸미, 키조개, 맛김, 까나리 액젓 등이 유명하다. 보령시의 산업구조는 주로 도·소매업과 숙박·음식점업이 발달하였다. 농수산업, 관광·서비스업 외는 크게 발달한 산업이 없고, 특히 건설업, 제조업의 비중이 크지 않은 편이다<표 부록2-1>.

[표 부록2-1] 보령시 산업별 사업체 현황

구 분		계	농림어업	건설업	도·소매업	숙박·음식점업	제조업	기타
2012	(개)	8,056	10	293	2,247	2,204	546	2,756
	(%)	100	0.1	3.6	27.9	27.4	6.8	34.2
2013	(개)	8,298	10	320	2,313	2,197	584	2,874
	(%)	100	0.1	3.9	27.9	26.5	7.0	34.6
2014	(개)	8,336	23	337	2,298	2,242	619	2,817
	(%)	100	0.3	4.0	27.6	26.9	7.4	33.8
2015	(개)	8,428	26	331	2,321	2,288	616	2,846
	(%)	100	0.3	3.9	27.5	27.1	7.3	33.8
2016	(개)	8,671	22	338	2,359	2,339	613	3,000
	(%)	100	0.3	3.9	27.2	27.0	7.1	34.6

자료 : 보령시(2018), 2017 통계연보

보령시 해안선은 복잡한 리아스식 해안으로 537km에 달하며, 태안군(559km)에 이어 두 번째로 긴 해안선을 보유하고 있다. 보령갯벌은 33.1㎢로 충남갯벌(357㎢)의 9.3%를 차지하고 있다. 그리고 해안사구를 4개(소항사구, 원산사구, 오봉사구, 삼시도사구) 보유하고 있다. 또 충남의 도서(섬) 266개 중 91개가 보령시에 위치해 있어, 충남연안에서 두 번째로 많은 도서(섬)를 보유하고 있고, 이 중 유인도서는 16개로 충남연안에서 가장 많다.

보령시는 2개의 항만을 보유하고 있다. 무역항(지방관리)인 보령항은 국가산업단지인 고정단지와 일반산업단지인 영보단지를 배후지역을 갖고 있으며, 보령화력발전소에 석탄, 가스, 광석, 유류 등 원료를 공급하는 에너지특화항만으로 역할을 수행하고 있다. 특히 영보단지는 LNG 생산단지로서 조성 중에 있어, 향후 보령항이 LNG 터미널로서 역할이 커질 것으로 기대되고 있다. 연안항(지방관리)인 대천항은 접안능력이 없으나, 지역 내 여객선과 역무선, 어선 등이 활발히 입·출입하는 연안항으로서 역할을 충실히 수행하고 있다. 그리고 향후 개발이 계획 중인 신항만으로 보령신항이 있으며, 현재 크루즈항만, 화물전용항만 등 다양한 목적으로 이용되는 다목적항만으로서 역할이 기대된다. 또한 원산도와 무창포에 마리나항만이 계획 중이며, 현재 남포면에는 충남 유일의 마리나항만인 요트경기장이 위치해 있다.

보령시에는 충남의 33개 지정 해수욕장 중 2개만 위치해 있으나, 이용관광객 수는 충남 전체(18,128,252명)의 73.9%를 점유하고 있다. 2016년 기준 보령 해수욕장의 이용관광객 수는 13,405,400명이었고, 이 중 대천해수욕장의 이용관광객 수가 12,351,000명으로 전체의 92.1%를 차지하고 있다. 특히 대천해수욕장의 머드축제는 우리나라 지역축제 중 가장 경쟁력이 있는 축제로서 세계적으로 인정받고 있다<표 부록2-2>. 한편, ‘보령 대천~원산도~태안 영목’으로 이어지는 국도 77호선이 완공되면 대천해수욕장을 이용하는 관광객이 더 증가할 것으로 예상되고 있다.

[표 부록2-2] 보령시 해수욕장 이용관광객 수 (2014~2016)

(단위 : 명)

구 분	2014년	2015년	2016년	비 고
계	12,292,872	14,566,398	18,128,252	
보령시	7,638,935	10,133,640	13,405,400	대천 : 12,351,000 무창포 : 1,054,400
당진시	111,217	89,927	130,940	
서천군	1,954,000	2,175,550	1,952,450	
태안군	2,588,720	2,167,281	2,639,462	

자료 : 충청남도 업무자료

보령시의 어가 수는 2,111호이고, 어가인구는 4,709명, 어업종사자 수는 3,645명이다<표 부록2-3>. 이는 2012년부터 계속 감소하는 추세에 있다. 보령시의 어촌계는 총 25개로 충남 165개 어촌계 중 15.2%에 해당된다. 보령시에는 보령수협과 대천서부수협이 위치해 있으며, 특히 보령수협은 충남 최대 규모의 수협으로서 전국 조합별 위판실적이 13위를 차지하고 있다.

[표 부록2-3] 보령시 어가 수 및 어가인구 현황 (2011~2015)

연도	합계	어가 (호)				어가인구 (명)			어업종사자 (명)		
		전업	겸업 소계	1종 겸업	2종 겸업	계	남	여	계	남	여
2011	2,436	535	1,901	850	1,051	6,095	3,016	3,079	5,495	2,676	2,819
2012	2,442	537	1,905	852	1,053	6,099	3,018	3,081	5,906	2,924	2,982
2013	2,431	532	1,899	848	1,051	5,850	3,014	2,836	5,876	2,902	2,974
2014	2,763	552	2,211	875	1,336	5,880	3,029	2,851	5,880	3,029	2,851
2015	2,111	570	1,541	693	848	4,709	2,291	2,418	3,645	1,865	1,780

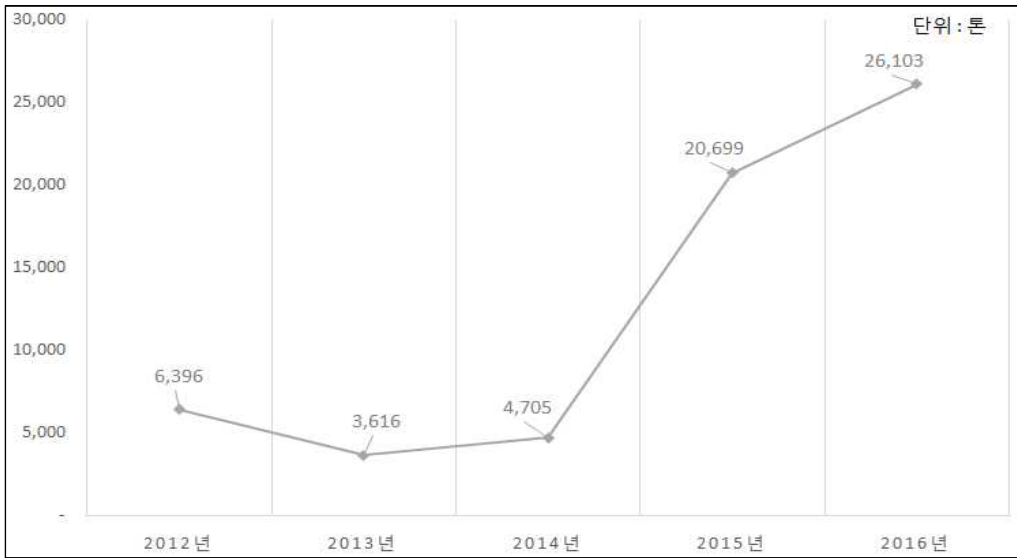
자료 : 보령시(2017), 2016 통계연보

보령시의 수산물 생산량은 2016년 기준 14,185톤이고, 생산금액은 926억 원이다<표 부록2-4>. 2014년 22,368톤으로 정점을 찍은 후, 계속 감소하고 있는 추세에 있다. 한편 수산가공품은 2016년 기준 26,103톤으로 점점 증가하는 추세에 있다<그림 부록2-2>.

[표 부록2-4] 보령시 수산물 생산량 및 생산금액 (2012~2016)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
생산량 (톤)	17,515	18,645	22,367	19,642	14,185
생산금액 (억원)	1,924	1,654	1,232	1,035	925

자료 : 보령시(2018), 2017 통계연보



[그림 부록2-2] 보령시 수산가공품 생산고 (2012~2016)

자료 : 보령시(2018), 2017 통계연보

이와 같이 보령시는 지역의 자연환경, 해양생태, 역사·문화 등의 자원을 활용하여 농수산업과 관광업이 발달된 지역으로서 미래 해양관광, 수산산업 등의 발전 잠재력이 높은 지역이다. 그리고 충남 최대의 해수욕장과 축제를 보유하고 있고, 향후 보령머드엑스포 개최를 예정하고 있기도 하다. 또 앞으로 보령신항 개발을 예정하고 있어 크루즈부두, 화물부두 등을 갖춘 다목적 항만 개발을 추진함으로써 국제적으로 인적·물적 교류가 활발한 환황해권의 중심도시로 성장할 수 있는 가능성을 보유하고 있다. 따라서 본 연구에서는 신해양 도시로서 발전 잠재력이 높은 보령시를 시범연안으로 선정하였다.

2) 시범연안의 신해양도시 육성전략

앞서 언급했듯이 보령시는 해양자원으로 생태, 친수, 문화, 관광의 요소를 갖고 있다. 공간·환경 측면에서는 생태와 친수, 역사·문화 측면에서는 역사와 문화, 해양산업 측면에서는 해양관광의 요건을 갖추고 있다. 이러한 보령시가 신해양도시로서 발전할 수 있는 육성전략을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 지역 해양환경 및 생태자원에 대한 가치를 보전하고 증진시켜야 한다. 보령시는 천혜의 자연환경과 해양생태 자원을 보유하고 있는 지역이다. 보령시가 신해양도시로 거듭나기 위해서는 우선 해양 환경·생태 자원에 대한 철저한 보전과 합리적인 개발방향 수립이 선행되어야 한다. 오염된 해양환경과 고갈되는 생태자원으로는 사람들이 찾는 해양도시로서 역할 및 위상을 정립할 수 없다. 현재 보령시는 해안선 537km에 33.1km²의 갯벌과 91개의 도서(유인도서 16개, 무인도서 75개)가 위치해 있다. 따라서 보령시가 보유한 환경·생태 자원에 대한 주민들의 의식을 고취시키고, 보전 및 관리방안에 대한 사회적 공감대를 형성해야 한다. 또 부득이하게 해양환경·생태를 훼손하여 개발할 경우, 환경·생태를 최대한 배려할 수 있는 환경 친화적인 해양수산 정책추진이 필요하다.

둘째, 가장 유리한 해양관광산업에 선택과 집중을 해야 한다. 지역의 여건 및 특성을 고려하여 전략 해양산업을 선택하고, 집중적인 투자와 인프라 확충이 필요하다. 보령시는 충남 해수욕장 이용관광객의 약 74%가 방문하는 지역 최대의 해수욕 관광지이자 세계적인 축제로 발돋움할 수 머드축제가 매년 개최되는 지역이다. 이 두 개의 아이템만으로도 어느 정도 해양관광산업 육성이 가능하나, 이것을 뛰어넘는 크루즈, 마리나, 레저·스포츠, 휴양·치유, MICE(meeting, incentive, convention, exhibition&event) 산업 등을 적극 유치·육성하여 서해안 해양관광도시로서 역할 및 위상을 재정립해야 한다. 특히 보령신항 및 마리나항만 개발 등을 통하여 CIQ(customs, immigration, quarantine) 시설을 설치하고, 배후단지를 육성하여 지역 관광산업의 전반적인 규모를 키워야 한다. 특히 2022년 해양머드엑스포 개최를 계기로 세계적인 인지도를 갖춘 서해안 해양관광산업의 메카로서 발돋움할 수 있도록 철저한 준비가 필요하다.

셋째, 연안지역 및 도서(섬)에 대한 접근성을 확충하고 관광자원화해야 한다. 보령시는 충남에서 가장 많은 유인도서를 갖고 있는 지역이다. 그리고 2018년부터 국도 77호선 개통으로 그동안 여객선으로 다녔던 원산도와의 접근성이 높아져 많은 관광수요 창출이 가능할 것으로 예상된다. 하지만 원산도 외, 기존 유인도서는 아직까지 접근성이 좋지 않아, 그 섬이 보유하고 있는 관광자원을 충분히 활용하지 못하고 있다. 도서(섬)는 육지와 이격을 통하여 섬만의 가치가 창출되므로 도서(섬)에 대한 연륙은 지양되어야 하지만, 여객선 증편 및 항로개설 등을 통하여 관광객의 이용편리성을 높일 필요가 있다. 그리고 보령의 섬에 잠재되어 있는 관광자원(자연환경, 마을경관, 민속풍습, 어촌체험, 역사·문화 등)을 활용하여 섬마을 주민들의 소득

을 높일 수 있는 방법이 강구되어야 한다. 도서(섬) 개발에서는 섬마을 주민들의 의견이 최우선되어야 하고, 관광소득 창출에 있어서도 마을 내 갈등을 최소화하며, 연안 경관 및 환경을 훼손하지 않는 범위 내에서 이루어져야 한다.

넷째, 지역의 해양 역사·문화·예술 등의 자원을 발굴하고, 관련 콘텐츠를 확충해야 한다. 충남 서해안은 과거 백제의 해양진출의 주요 거점이자 중국과의 교류관문으로 활용되어 왔다. 또 통일신라, 고려, 조선 등의 시대에도 서해안을 통하여 중국과 많은 인적·물적 자원이 오갔으며, 중국 외의 국가와도 교류·교역을 할 수 있는 창구로서 역할을 담당해 왔다. 교류와 교역 외에도 지정학적 특성 상 정치, 사회, 군사, 생활 등의 측면에서도 중요한 거점을 담당해 온 서해안에는 그만큼 다양한 역사·문화 자원이 잠재되어 있다. 앞으로 보령시가 해양관광도시로 거듭나기 위해서는 이러한 역사·문화 자원에 대한 발굴 및 콘텐츠 개발이 반드시 필요하다. 보령시는 내륙, 산간, 해안에 이르는 전역에서 다양한 관광자원이 보유하고 있지만, 이는 하드웨어 자원으로서 이용관광객에게 항상 새로운 재미와 즐거움을 주기에는 한계가 있다. 따라서 보령시가 갖고 있는 소프트웨어 자원을 개발하고, 이를 콘텐츠로 제공함으로써 항상 새롭고 호기심을 유발할 수 있는 지역 콘텐츠를 개발해야 한다.

다섯째, 항만(보령신항)을 중심으로 지역특성에 맞는 신산업을 육성해야 한다. 현재 보령시에는 지방관리 무역항(보령항)과 연안항(대천항)이 있으며, 보령항은 에너지특화항만으로, 대천항은 여객선 및 역무선, 어선 등의 입·출입하는 항만으로 역할을 충실히 수행하고 있다. 하지만 보령시는 잡화부두, 컨테이너 부두 등이 없어 수출입관련 물동량이 적고, 국제여객선터미널이 없어 관련 CIQ 시설을 갖추지 못하여 서해안 거점 국제항만도시로 성장할 수 없는 열악한 조건에 있다. 하지만 향후 건설 추진계획 중인 보령신항에 크루즈, 마리나 등의 접안시설을 충족되고, 관련 전·후방산업 및 편의시설 등이 들어선다면 보령시뿐만 아니라 충남도 전체에 미치는 파급효과가 커질 것으로 예상된다. 또 크루즈 여객선의 기항으로 CIQ 시설이 설치되어 국제 크루즈·여객선 터미널이 건설되어 국제적 위상의 서해안 교류거점으로 성장할 수 있다. 이를 위해서는 보령신항 자체를 크루즈 여객선이 기항할 수 있는 다목적항만으로 개발도 중요하지만, 인근 57만㎡의 배후단지를 어떠한 방향으로 어떻게 조성할 것인가에 대한 논의가 필요하다. 보령신항이 크루즈 중심의 다목적항만으로 건설된다면 배후단지는 크루즈 관광객에게 편의와 관광을 제공할 수 있는 공간으로 조성되어야 한다.

여섯째, 연안 및 도서 주민의 정주여건 및 생활환경을 개선하고, 도시민의 친수공간을 확충

해야 한다. 보령시가 해양관광산업을 육성하는 궁극적인 목적은 시민들에게 일자리를 제공하고, 이를 통한 소득증대와 지역경제 활성화를 도모하기 위함이다. 즉 해양관광산업 육성은 주민들에게 경제적인 안정된 삶을 보장하기 위한 수단에 불과하고 최종적으로 주민들의 삶의 질을 높일 수 있는 해양시정(海洋市政)을 추구해야 한다. 이러한 측면에서 해양관광도시로서 성장한 보령시가 추진해야 될 다음 과정은 연안 및 도서 주민들의 정주여건 및 생활환경에 대한 개선이다. 연안 및 도서의 주민들은 도시민에 비하여 해상·육상 교통의 접근성이 낮고, 여가·문화, 의료·복지 시설 등이 낙후된 거주공간에서 생활하고 있다. 이러한 정주여건 및 생활환경을 개선함으로써 보령시민들은 누구나 쾌적하고 안전한 곳에서 생활할 수 있도록 생활SOC 사업을 추진해야 한다. 또한 도시민에게는 해안가 야영장, 해수욕장, 해양생태공원 등 다양한 친수공간을 제공하여 바다에서 휴식과 여가를 즐기고, 재미와 즐거움을 향유할 수 있도록 하여 궁극적으로 시민들의 삶의 질을 제고시켜야 한다.

마지막으로 해양수산 인재를 양성하고, 민·관 협치를 강화해야 한다. 앞서 2절에서 언급했듯이 현재 우리나라의 해양수산 지역개발 정책은 부산에 집중되어 있다. 해양수산관련 연구기관, 전문기관이 부산에 집중되고 있다. 하지만 바다가 삼면인 우리나라의 특성 상, 이는 타 해역의 특성을 고려하지 못한 정책이다. 보령시뿐만 아니라 충남도내에서 해양수산관련 연구와 교육 기관은 거의 전무하고, 관련 연구자나 전문가도 부족한 상황이다. 따라서 보령시가 신해양도시로 성장하기 위해서는 관련분야의 인재를 적극적으로 양성할 필요가 있다. 현재 보령시에는 충남해양고가 위치해 있기는 하나, 이는 중등교육기관으로서 향후에는 전문대학 이상의 고등 해양수산교육기관 유치가 필요하다. 또한 평생교육, 직업교육 등을 통하여 해양수산 분야의 전문인력을 양성하고, 해양수산 사회적기업 육성, 전문기업 유치 등을 통하여 지역 내 일자리 창출에도 힘써야 할 것이다. 특히 해양관광 특화를 전제로 하므로 레저·스포츠, 컨벤션, 서비스 산업 등의 일자리 창출 및 전문인력 양성이 필요하다. 한편, 바다는 다양한 직업군·업종의 사람들이 공동으로 이용하는 자원이므로, 이와 관련된 갈등이 수반되므로 지역 현안문제를 해결할 수 있는 민·관 협의체가 필요하고, 보령시 해양수산정책의 전반에 대한 민주적이고 합리적인 정책 의사결정을 위한 민·관 거버넌스도 구성되어야 한다.

이상의 신해양도시 육성전략을 통하여 해양관광도시로서 보령시의 기본방향은 설정할 수 있다. 그러나 보다 구체적인 실천사업은 민·관의 협력, 시민들의 의견 수렴, 전문가들의 객관적 평가 등을 통하여 도출될 수 있다. 향후 보령시가 신해양도시로 성장하기 위해서는 무엇보다

다도 보령시 차원의 강력한 추진의지와 함께 주민들의 적극적인 호응, 충남도 및 중앙정부의 지원 하에 이루어질 수 있다.

부록3. 충남 해양도시에 관한 설문조사표

안녕하십니까?

바쁘신 와중에도 설문에 참여하여 주셔서 대단히 감사합니다.

본 설문은 ‘충청남도 신해양도시 조성을 위한 기초연구’의 일환으로 충청남도 서해안 연안지역에서 거주 중이신 주민들의 의견을 수렴하여, 충남 해양도시의 정책방향을 설정하기 위하여 작성된 설문지입니다.

여러분께서 제공해주시는 소중한 의견은 충청남도 해양도시 정책을 결정하는 귀중한 자료로 활용될 것입니다.

본 설문의 결과는 통계법 제8조에 의거하여 철저히 비밀이 보장되며, 무기명으로 처리됩니다. 또한 설문내용은 정책 및 연구자료만으로 활용되고, 그 이외의 용도로서는 절대 사용되지 않을 것임을 약속드립니다.

다시 한 번 바쁘신 와중에도 소중한 시간을 내어주셔서 거듭 감사드립니다.

- 주관기관 : 충남연구원
- 연 구 자 : 김종화 (책임연구원)
- E-mail : sdart@cni.re.kr

조사요원 (성명)		조사요원 (연락처)	
조사일시			
조사장소			
응답자 주소 (읍·면·동)			

■ 바닷가 연안지역 주민의 생활 만족도와 관련된 질문입니다.

1. 현재 살고 계시는 바닷가 연안지역의 생활에 전반적으로 만족하십니까?

① 전혀 그렇지 않다 ② 그렇지 않다 ③ 보통 ④ 그렇다 ⑤ 매우 그렇다

2. 현재 거주하는 바닷가 지역의 주거여건 및 환경에 만족하십니까?

① 전혀 그렇지 않다 ② 그렇지 않다 ③ 보통 ④ 그렇다 ⑤ 매우 그렇다

3. 현재 생활과 비교하여 앞으로의 생활 만족도는 어떻게 변하실 것 같습니까?

① 매우 나빠짐 ② 나빠짐 ③ 현재와 같음 ④ 좋아짐 ⑤ 매우 좋아짐

4. 바닷가 인근에서 생활하시는 것 중 가장 좋은 점(장점)은 무엇입니까? (복수응답)

- ① 맑고 깨끗한 공기
- ② 바닷가와 인접한 해양 자연환경
- ③ 풍부한 먹거리(수산물)
- ④ 다양한 소득원 및 경제 활동
- ⑤ 다양한 친수공간 (해수욕장, 해변공원 등)
- ⑥ 기타 ()

5. 바닷가 연안지역 생활에서 가장 나쁜 점(단점)은 무엇입니까? (복수응답)

- ① 불편한 교통
- ② 낮은 소득 및 경제활동 제한
- ③ 쇼핑·문화 시설 부족
- ④ 의료시설 부족
- ⑤ 직업선택의 한계
- ⑥ 낙후된 주거환경
- ⑦ 치안 및 방범 상태
- ⑧ 기타 ()

6. 현재 바닷가 연안지역에서 거주하시는 가장 큰 이유는 무엇입니까? (복수응답)

- ① 고향이기 때문에
- ② 부모님, 친구, 이웃이 있어서
- ③ 어촌계원으로서 어업활동하기 위해서
- ④ 펜션, 식당 등 서비스·관광업을 운영하기 위해서
- ⑤ 기타 ()

7. 거주하시는 바닷가 연안지역에 대한 생활 만족도를 표시하여 주시기 바랍니다.

설문내용	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족
대중교통 인프라 (버스, 철도, 도로 등)	①	②	③	④	⑤
의료시설(병원, 보건소 등) 접근성	①	②	③	④	⑤
상업시설(대형마트, 슈퍼 등) 접근성	①	②	③	④	⑤
공공기관(도청, 시·군청, 행정복지센터 등) 접근성	①	②	③	④	⑤
문화시설(영화관, 콘서트홀 등) 접근성	①	②	③	④	⑤
공원 및 녹지공간	①	②	③	④	⑤
주차시설 이용편리성	①	②	③	④	⑤
보행자 안전	①	②	③	④	⑤
복지 및 여가시설(경로당, 문화센터, 마을회관 등)	①	②	③	④	⑤
자녀 교육시설 및 환경 (유치원, 학교 등)	①	②	③	④	⑤
치안, 방범, 소방 등 생활안전	①	②	③	④	⑤
개인 주거환경(생활용수, 상하수도, 전기, 난방 등)	①	②	③	④	⑤
통신 인프라 (통신, 금융, 우편, 택배 등)	①	②	③	④	⑤
여가 및 문화혜택 지원 (행사, 이벤트 등)	①	②	③	④	⑤
쾌적한 생활환경 (쓰레기, 소음, 대기, 수질 등)	①	②	③	④	⑤
소득 및 경제활동	①	②	③	④	⑤
친수공간(하천, 해수욕장 등) 접근성	①	②	③	④	⑤

8. 우리나라를 대표하는 해양도시가 있다고 생각하는가?

- 8-1. (「① 그렇다」 응답자) 해양도시가 있다면 어디라고 생각하는가? (대표적인 지역 1개소)

9. 각 해안권을 대표할 수 있는 해양도시가 필요하다고 생각하는가?

- 9-1. (「㉠ 그렇다」 응답자) 충남 서해안권을 대표하는 해양도시는 어디인가?

10. 해양도시란 무엇이라고 생각하십니까? (복수응답 **3개까지** 선택 가능)

11. 응답자 본인이 거주하고 있는 시·군은 해양도시라고 생각하십니까?

13-2. (「② 아니다」 응답자) 왜 아니라고 생각하십니까?

()

14. 만약 충남에 해양도시를 조성하면 중점적으로 추진해야 되는 부분은 무엇인지 그 중요도를 체크해 주세요.

설문내용	전혀 중요하지 않음	중요하지 않음	보통	중요함	매우 중요함
해안선 및 연안 정비	①	②	③	④	⑤
해역과 어울리는 연안경관 조성	①	②	③	④	⑤
항만, 수산, 해양관광 등 해양산업 육성	①	②	③	④	⑤
친수공간(해변공원, 해수욕장 등) 조성	①	②	③	④	⑤
지역·해역을 대표할 수 있는 랜드마크 조성	①	②	③	④	⑤
여가, 레크레이션, 체험 등이 가능한 위락 시설 조성	①	②	③	④	⑤
해양환경 및 수변지역 보존	①	②	③	④	⑤
해안 재해 및 재난 방재	①	②	③	④	⑤
해안지역 상업 및 관광업 활성화	①	②	③	④	⑤
무역항, 연안항 등 항만 건설	①	②	③	④	⑤
지역·해역의 콘텐츠 강화 (먹거리, 볼거리, 즐길거리, 느낄거리 등)	①	②	③	④	⑤
지역의 해양 역사·문화 복원	①	②	③	④	⑤
해양관련 교육 및 과학기술 강화	①	②	③	④	⑤
인근 국가(중국, 일본, 러시아, 북한 등) 과의 교류 확대	①	②	③	④	⑤
타 연안지역(도시)과의 네트워크 강화	①	②	③	④	⑤

- ① 신도시 건설 수준으로
- ② 기존 도시를 리모델링 또는 도시재생의 관점에서
- ③ 현재의 연안도시의 형태 및 규모를 그대로 유지하면서
- ④ 잘 모르겠음

① 국가(중앙정부) ② 광역지자체(충남도) ③ 기초지자체(시·군)
④ 민간투자 ⑤ 민·관 거버넌스

- ① 혁신도시 건설 수준의 특별법 제정
- ② 광역 및 기초 지자체가 주도하고 국가(중앙정부)가 보조
- ③ 민간 중심의 투자 및 국가·지자체 지원
- ④ 기타 ()

18. 귀하의 성별은 무엇입니까? ① 남 ② 여

① 만 20세 이하 ② 만 21세~30세 이하 ③ 만 31세~40세 이하
④ 만 41세~50세 이하 ⑤ 만 51세~60세 이하 ⑥ 만 61세~70세 이하
⑦ 만 71세~80세 이하 ⑧ 만 81세 이상

132

21. 귀하의 학력은 어떻게 되십니까? (※재학도 포함)

- ① 중학교 졸업 이하 ② 고등학교 ③ 전문대(2,3년제)
④ 대학(4년제) ⑤ 대학원(석사, 박사)

22. 귀하의 직업은 무엇입니까?

- ① 농어업인 ② 전업주부 ③ 자영업 ④ 공무원(군인, 경찰, 교원 포함)
⑤ 회사원(민간기업) ⑥ 회사원(공공기관) ⑦ 전문직(의사, 변호사, 교수, 연구원 등)
⑧ 무직 ⑨ 기 타 ()

23. 귀댁의 소득수준은 어떻게 되십니까? (연간)

(만 원)

24. 현재 지역에서 거주기간은 어느 정도 입니까?

(년)

귀중한 시간 내주셔서 진심으로 감사드립니다.

■ 집 필 자 ■

연구책임 · 김종화 충남연구원 책임연구원
연구협력 · 최지연 한국해양수산개발원 부연구위원

전략연구 2018-23 · 충남 新해양도시 개념 및 육성방안

글쓴이·김종화
발행자·윤황 / 발행처·충남연구원
인쇄·2018년 12월 31일 / 발행·2018년 12월 31일
주소·충청남도 공주시 연수원길 73-26 (32589)
전화·041-840-1128(행정복지연구부) 041-840-1114(대표) / 팩스·041-840-1129
ISBN : 978-89-6124-472-5-03350

<http://www.cni.re.kr>

© 2018. 충남연구원

- 본 연구는 한국해양수산개발원 지역발전연구센터와 협력하였습니다.
- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
 - 무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 연구보고서의 내용은 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.