

# 항만 내 어항구 개발과 관리제도 개선 방안에 관한 연구

---

A Study on the Improvement of Development and  
Management System for Fishing Harbor Zone  
in Ports

---

2017. 06.

한광석



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

## 보고서 집필 내역

### 〈연구책임자〉

한 광 석 : 연구총괄, 제1장~5장

### 〈연구진〉

남 광 훈(한국어촌·어항협회) : 제2장~제3장 일부

김 한 슴(주R&R 조사팀장)

배 형 민(주R&R 선임연구원)

홍 정 민(주R&R 연구원)

이상 설문조사 및 제4장 일부

\* 순서는 산·학·연·정 순임



## 요 약 · i

## 제1장

### 서 론 · 1

1. 연구 필요성 및 목적..... 1
2. 선행 연구와의 차별성 및 주요 연구내용..... 3
3. 연구추진 방법 및 기대효과 ..... 4

## 제2장

### 항만 내 어항구 현황과 관련 제도 분석 · 6

1. 항만 내 어항구 정의.....6
2. 항만 지정·개발 현황..... 7
  - 1) 전국 항만 지정 현황.....7
  - 2) 항만 개발 현황.....8
3. 항만 내 어항구 현황..... 10
  - 1) 무역항내 어항구 설정 현황..... 10
  - 2) 연안항내 어항구 설정 현황..... 14
4. 어항구 관련 제도와 문제점..... 18
  - 1) 어항구 관련 제도 현황..... 18
  - 2) 지정어항과 항만 내 어항구 관련 제도 비교.....20
  - 3) 문제점..... 22

### 제3장

#### 항만 내 어항구 이용 실태 분석 · 24

1. 무역항내 어항구 이용 현황·····	24
1) 어선 이용 현황·····	24
2) 수산물 위판 현황·····	29
3) 이용 어촌계 현황·····	31
4) 방문객 현황·····	33
2. 연안항내 어항구 이용 현황·····	35
1) 어선 이용 현황·····	35
2) 수산물 위판 현황·····	42
3) 이용 어촌계 현황·····	44
4) 방문객 현황·····	46
3. 종합·····	48

### 제4장

#### 어항구 이용 및 제도 관련 설문조사 분석 · 50

1. 설문조사 개요·····	50
2. 설문조사 분석·····	51
1) 만족도 조사·····	51
2) 정책수립자 설문조사 분석·····	54
3) 이용자 설문조사 분석·····	64

3. 설문조사 시사점.....	72
1) 항만 내 어항구에 대한 낮은 만족도.....	72
2) 정책수립자와 이용자 간의 인식 차이 존재.....	72
3) 항만 내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체에 대해서는 상반된 견해.....	73
4) 어항구 개발 계획은 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립 의견이 대다수.....	73
5) 연안항을 국가어항으로 지정 변경하는 의견이 대다수.....	74

## 제5장

### 항만 내 어항구 개발관리제도 개선 방안 · 75

1. 어촌지역 및 관광 특성을 반영한 개발 계획 수립.....	75
2. 통합 어항개발 계획 수립.....	75
3. 「어촌·어항발전기본계획」 수립 시 어항구 개발 계획 수립.....	76
4. 다기능어항, 어항이용고도화, 아름다운 미항 사업에 어항구도 포함.....	77
5. 항만과 어항 개발·관리체계 일원화.....	77
6. 관련법 개정.....	78



### 참고문헌 · 79



### 부록. 항만 내 어항구 설정 · 고시 세부내용 · 80

## » 표목차

〈표 1-1〉	선행연구와의 차별성	4
〈표 2-1〉	항만 내 어항구 기능시설 및 편익시설	7
〈표 2-2〉	우리나라 지정항만 현황	8
〈표 2-3〉	SOC 중 항만부문 예산 비중	8
〈표 2-4〉	항만별 연도별 예산 추이	9
〈표 2-5〉	연안항 예산투자 추이	9
〈표 2-6〉	항만시설 개발 현황	10
〈표 2-7〉	무역항내 어항구 설정 현황	12
〈표 2-8〉	국가관리 무역항 주요 시설 현황	13
〈표 2-9〉	지방관리 무역항 주요 시설 현황	13
〈표 2-10〉	연안항내 어항구 설정 현황	15
〈표 2-11〉	국가관리 연안항 주요 시설 현황	16
〈표 2-12〉	지방관리 연안항 주요 시설 현황	17
〈표 2-13〉	지정어항과 항만 내 어항구의 차이점	21
〈표 2-14〉	항만과 어항의 비교	22
〈표 3-1〉	무역항 어선이용 현황	27
〈표 3-2〉	무역항 재적어선 업종 현황	28
〈표 3-3〉	무역항내 위판장별 수산물 위판 현황	30
〈표 3-4〉	무역항내 여객선 이용객 현황	34
〈표 3-5〉	연안항 어선이용 현황	40
〈표 3-6〉	연안항 재적어선 업종 현황	41
〈표 3-7〉	연안항내 위판장별 수산물 위판 현황	43
〈표 3-8〉	연안항내 여객선 이용객 현황	47
〈표 3-9〉	무역항 및 연안항내 어항구 이용실적	48
〈표 5-1〉	항만법과 어촌·어항법의 개정사항	78
〈부표 1〉	국가관리 무역항 어항구 설정·고시 연혁	80
〈부표 2〉	지방관리 무역항 어항구 설정·고시 연혁	81

〈그림 1-1〉 우리나라 지정항만 현황.....	2
〈그림 2-1〉 무역항 내 어항구 지정 현황.....	11
〈그림 2-2〉 무역항내 어항구 지정 규모.....	11
〈그림 2-3〉 연안항내 어항구 지정 현황.....	14
〈그림 2-4〉 연안항내 어항구 지정 규모.....	15
〈그림 2-5〉 「항만기본계획」 수립절차 .....	19
〈그림 3-1〉 무역항내 재적어선 현황.....	24
〈그림 3-2〉 무역항의 항당 평균 재적어선 현황.....	25
〈그림 3-3〉 무역항내 외래어선 이용 현황.....	25
〈그림 3-4〉 무역항내 이용어선 업종 현황.....	26
〈그림 3-5〉 무역항내 수산물 위판 현황.....	29
〈그림 3-6〉 무역항내 이용 어촌계 현황.....	31
〈그림 3-7〉 무역항내 이용 어촌계의 종사유형.....	32
〈그림 3-8〉 무역항내 이용 어촌계의 입지유형.....	32
〈그림 3-9〉 무역항내 여객선 이용 현황.....	33
〈그림 3-10〉 연안항내 재적어선 현황.....	35
〈그림 3-11〉 연안항내 재적어선 현황(부산남항을 제외할 경우).....	36
〈그림 3-12〉 연안항의 항당 평균 재적어선 현황.....	36
〈그림 3-13〉 연안항의 항당 평균 재적어선 현황(부산남항을 제외할 경우).....	37
〈그림 3-14〉 연안항내 외래어선 이용 현황.....	37
〈그림 3-15〉 연안항내 이용어선 업종 현황.....	38
〈그림 3-16〉 연안항내 이용어선 업종 현황(부산남항을 제외할 경우).....	39
〈그림 3-17〉 부산남항내 이용어선 업종 현황.....	39
〈그림 3-18〉 연안항내 수산물 위판 현황.....	42
〈그림 3-19〉 연안항내 이용 어촌계 현황.....	44
〈그림 3-20〉 연안항내 이용 어촌계의 종사유형.....	45
〈그림 3-21〉 연안항 이용 어촌계의 입지유형.....	45
〈그림 3-22〉 연안항내 여객선 이용 현황.....	46
〈그림 4-1〉 설문조사 개요.....	50
〈그림 4-2〉 어항 쾌적성 만족도.....	51
〈그림 4-3〉 수산업 시설 만족도.....	52

〈그림 4-4〉	기타시설 만족도	53
〈그림 4-5〉	연안항내 어항구 개발 효율성(정책수립자)	54
〈그림 4-6〉	연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도(정책수립자)	54
〈그림 4-7〉	연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도(정책수립자)	55
〈그림 4-8〉	연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도(정책수립자)	55
〈그림 4-9〉	연안항내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체(정책수립자)	56
〈그림 4-10〉	연안항내 어항구 관리 효율적 수행 기관(정책수립자)	57
〈그림 4-11〉	무역항내 어항구 개발 효율성(정책수립자)	57
〈그림 4-12〉	무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도(정책수립자)	58
〈그림 4-13〉	무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도(정책수립자)	58
〈그림 4-14〉	무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도(정책수립자)	59
〈그림 4-15〉	무역항내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체(정책수립자)	59
〈그림 4-16〉	무역항내 어항구 관리 효율적 수행 기관(정책수립자)	60
〈그림 4-17〉	항만 내 어항구 개발 계획 수립 및 관리 규율 법(정책수립자)	60
〈그림 4-18〉	항만 내 어항구 개발 계획 효율적 수행 위한 적정 방안(정책수립자)	61
〈그림 4-19〉	연안항 국가어항 변경 지정 의견(정책수립자)	61
〈그림 4-20〉	연안항 국가어항 변경 지정 찬성 이유(정책수립자)	62
〈그림 4-21〉	연안항 국가어항 변경 지정 반대 이유(정책수립자)	62
〈그림 4-22〉	어항구 이용 횟수(이용자)	64
〈그림 4-23〉	항만 내 어항구 개발 계획 수립 주체(이용자)	64
〈그림 4-24〉	항만 내 어항구 개발 계획 수립 주체 인지도(이용자)	65
〈그림 4-25〉	항만 내 어항구 개발 계획 수립 및 관리 규율 법(이용자)	65
〈그림 4-26〉	항만 내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체(이용자)	66
〈그림 4-27〉	항만 내 어항구 관리 수행 적정 주체(이용자)	66
〈그림 4-28〉	항만 내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도(이용자)	67
〈그림 4-29〉	항만 내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도(이용자)	67
〈그림 4-30〉	항만 내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도(이용자)	68
〈그림 4-31〉	항만 내 어항구 개발 계획 효율적 수행 위한 적정 방안(이용자)	69
〈그림 4-32〉	연안항 국가어항 변경 지정 의견(이용자)	69
〈그림 4-33〉	연안항 국가어항 변경 지정 찬성 이유(이용자)	70
〈그림 4-34〉	연안항 국가어항 변경 지정 반대 이유(이용자)	70



## 요약

## 항만 내 어항구에 대한 체계적인 개발과 관리 이루어져야

항만 내 어항(어항구)은 국가어항 등 지정어항과 마찬가지로 어선의 이용도가 매우 높다. 해양수산부의 “국가어항지정 타당성검토(2015)”에 의하면 전국 외래 어선 25,508척 중 10,028척(39%)이 항만 내 어항을 이용하였다. 항만 내 어항에서의 수산물 위판량은 전국 위판량의 49.1%, 위판금액은 전국 위판금액의 61.6%를 차지하고 있다.

지정어항 개발은 어촌·어항법에 의거하여 어촌이나 어장의 특성을 반영한 「어촌·어항발전기본계획」에서 개발 계획을 수립하고 있는 반면에 항만 내 어항 개발 계획은 항만법에 의해 「항만기본계획」에서 수립된다. 어항과 항만은 모두 선박이 입항하고 정박하고 피항하는 시설이라는 점에서 하드웨어적으로 유사하지만 운영, 하역, 보관, 부대시설 등 소프트웨어 측면은 매우 상이하다. 따라서 항만 내 어항 개발 계획은 항만 개발 방식보다는 지정어항 개발 방식으로 수립하는 것이 타당하다.

항만 내 어항을 이용하는 이용자와 정책 수립자에 대한 설문조사 분석결과도 이를 뒷받침하고 있다. 이용자들은 항만 내 어항의 쾌적성에 대한 만족도를 5점 만점에 2.66점으로 평가하고 있다. 항만 내 어항 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성을 반영한다고 응답한 이용자는 35.4%, 어업인 의견을 반영한다고 응답한 이용자는 34.2%, 관광실태를 반영한다고 응답한 이용자는 31.6%에 불과하다. 또한 항만 내 어항 개발 계획의 효율적인 수립을 위해서는 정책수립자 61.2%, 이용자 74.47%가 「어촌·어항 발전 기본계획」에서 수립해야 한다고 응답하고 있다. 이러한 설문조사 결과는 항만 내 어항 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성,

어업인 의견, 관광실태 등을 반영할 수 있는 제도적 장치가 미비한데서 기인하는 것으로 분석된다.

항만 내 어항에 대한 이용실태 및 설문 조사를 바탕으로 본 연구에서는 다섯 가지의 정책대안을 제안하였다. 첫째, 효율적인 항만 내 어항 개발 계획 수립을 위해서는 반드시 어촌지역 및 관광 특성을 반영해야 한다. 둘째, 항만 내 어항과 지정어항을 개발 계획을 동시에 수립할 필요가 있다. 셋째, 「어촌·어항발전 기본계획」 수립 시 항만 내 어항 개발 계획을 수립하고 이를 「항만기본계획」에 반영시킬 필요가 있다. 넷째, 다기능어항, 어항이용 고도화, 아름다운 미항 사업에 항만 내 어항도 포함시켜야 한다. 마지막으로 항만과 수산 통합 행정부처인 해양수산부 체제하에서 항만과 어항의 개발·관리체계를 일원화하는 것도 고려할 필요가 있다.

## 항만 내 어항구에 체계적인 개발 및 관리 필요

- 항만 내 어항구는 국가어항 등 지정어항과 마찬가지로 어선의 이용도가 매우 높은 편
  - 해양수산부의 “국가어항지정 타당성검토(2015)”에 의하면 전국 외래어선 25,508척 중 10,028척(39%)이 항만을 이용함
  - 수산물 위판실적의 경우 항만에서의 위판량은 전체 위판량의 49.1%, 위판 금액은 전체 위판금액의 61.6%를 차지하여 어항보다 더 많은 위판을 하고 있는 실정임
- 특히 대부분의 연안항은 어촌 지역(도서 지역) 또는 해양관광 지역에 위치하여 수산업 및 어촌관광에 대한 영향이 지대
  - 그런데도 5년마다 수립되는 「어촌·어항발전기본계획」에는 항만 내 어항구에 대한 개발 기본계획이 누락되는 등 사실상 정책 사각지대에 놓여 있음
  - 항만 내 어항구는 항만법에 의해 항만기본계획 수립 시 수립하게 되어 있으나, 어촌이나 어장의 반영을 고려하지 않고 있어서 효과적인 어항구의 개발 계획 수립이 어려움
- 항만 내 어항구에 대한 체계적인 개발 계획 수립과 관리를 위해 지정어항개발 및 어촌지역 개발과 연계한 정책 수립 필요
  - 이를 통하여 항만 내 어항구에 대한 효율적인 개발과 관리는 물론 나아가 어업인과 항만 내 어항구를 방문하는 도시민들의 후생을 증대시켜야 함

## 항만 내 어항구, 항만법에 의해 규율되어 어촌의 특성 반영 어려워

- 항만 내 어항구란 해양수산부 장관이 항만을 효율적으로 관리·운영하기 위하여 대통령령으로 설정한 항만구역 분구 중 하나(항만법 제21조)

- 항만 내 어항시설은 기능시설 중 어촌·어항법 제2조제5호 나목의 기능시설과 동법 제2조제5호 다목의 어항편의시설로 어항구에 있는 것으로 한정
- 어항법의 지정어항과 항만 내 어항구의 차이점은 다음과 같음

구분		지정어항	어항구
근거법		어촌·어항법	항만법
항종		국가어항 지방어항 어촌정주어항 마을 공동어항	국가관리무역항 지방관리무역항 국가관리연안항 지방관리연안항
지정권자		국가어항 : 해양수산부장관 지방어항 : 시도지사 어촌정주어항 및 마을 공동어항 : 시장, 군수, 구청장	해양수산부 장관
개발		지정권자	해양수산부 장관
관리		시군에 위임	국가관리무역항, 연안항 : 해양수산부 지방관리무역항 : 시도 지방관리연안항 : 시군
기본 계획	명칭	「어촌·어항발전기본계획」	「항만기본계획」(국가, 지방, 무역항, 연안항 등으로 분리)
	시기	5년	10년
	내용	1. 어촌·어항의 종합적·체계적 발전을 위한 중기·장기 정책방향 2. 어촌·어항의 연도별 개발 및 관리·운영에 관한 사항 3. 어촌종합개발사업에 관한 사항 4. 어항개발사업에 관한 사항 5. 다른 법률에 따른 어촌지역 개발사업 등에 관한 사항 6. 그 밖에 해양수산부 장관이 필요하다고 인정하는 사항	1. 항만의 지정 및 변경에 관한 사항 2. 항만의 관리·운영 계획에 관한 사항 3. 항만시설의 장래 수요에 관한 사항 4. 항만시설의 공급에 관한 사항 5. 항만시설의 규모와 개발 시기에 관한 사항 6. 항만시설의 기능개선 및 정비에 관한 사항 7. 항만의 연계수송망 구축에 관한 사항 8. 항만시설설치예정지역(항만구역 밖에 위치하는 것을 포함한다)에 관한 사항 9. 그 밖에 해양수산부 장관이 필요하다고 인정하는 사항

자료 : 저자 작성

- 어항구가 지정되어 있는 무역항은 31개 중 14개 항이며, 어항구가 지정되어 있는 연안항은 29개 중 11개
  - 무역항내 어항구의 설정 면적은 총 746,565㎡이고, 물양장은 총 54,408m (국가관리 무역항 : 32,866m, 지방관리 무역항 : 19,542m)임
  - 연안항내 어항구의 설정 면적은 총 290,722㎡이며, 물양장은 총 19,923m (국가관리 연안항 5,621m, 지방관리 연안항 14,302m)임
- 항만관점에서 어항구의 개발과 관리를 하지만 실제 항만과 어항은 여러 가지 차이가 존재한다는 것이 항만 내 어항구 관련 제도의 문제점

[항만과 어항의 비교]

구분	항만	어항
주이용선박	화물선, 여객	어선
개발목적	화물처리(보관, 가공 등)	어선과 어업인 생명보호 수산물 처리, 관광, 교통 물류
규모산정	선박크기, 화물량	어선 수, 어촌 관광, 정주시설, 교통, 물류
사용료	수익자 부담	없음
개발	정부	정부, 지자체
관리운영	PA, 정부, 지자체	지자체

자료 : 저자 작성

- 이에 따라 어항구 개발 시 어촌지역 생활여건 반영이 불가능한데, 이는 「어촌·어항발전기본계획」은 어촌의 생활여건 변화, 어항시설 변동, 어촌분포, 인구변동 등을 종합적으로 고려하여 계획을 수립하나 「항만기본계획」은 이를 반영하지 않기 때문임

## 항만 내 어항구 이용도 높아, 체계적인 개발 및 관리방안 수립해야

- 항만 내 어항구를 이용하는 어선은 8,850척, 총 톤수는 320,065.8톤
  - 무역항에 선적을 둔 어선은 5,779척이며, 총톤수는 82,644톤으로 척당 평균 톤수는 14.3톤이며, 연안항에 선적을 둔 어선은 3,071척으로 총톤수는 232,803톤으로 척당 평균 톤수는 77.3톤(대형 원양어선이 정박하고 있는 부산남항을 제외하는 경우 척당 평균톤수는 10.3톤)임
- 무역항 내 외래어선 이용은 연간 9,698척이며, 연안항의 외래어선 이용척수는 7,274척
  - 무역항 중 위판을 실시하고 있는 항만은 31개 항만 중 17개 항만으로 총 위판량은 249,295톤, 위판금액은 1조 665억 원임
  - 연안항 중 위판을 실시하고 있는 항만은 29개 항만 중 13개 항만으로 총 위판량은 169,692톤, 위판금액은 7,500억 원 수준임
- 무역항을 이용하고 있는 어촌계는 총 20개 어촌계로 어촌계원은 2,793명, 어가 수는 4,085가구, 어업인구는 8,159명
  - 연안항을 이용하는 어촌계는 총 53개 어촌계로 무역항을 어촌계에 비해 약 2.5배 정도 많은 것으로 조사되었으며 어촌계원은 5,274명, 어가 수는 5,460가구, 어업인구는 8,970명이며, 무역항은 도시근교 어촌계(75%), 연안항은 연안촌락어촌계(52.8%)가 주로 이용함
  - 무역항 이용 총여객인원은 3,948천 명으로 이 중 도서민은 970천 명, 도서관광을 위한 관광객은 2,978천 명으로 조사되었으며, 연안항을 이용한 총여객인원은 993천 명으로 이 중 도서민은 191천 명, 일반 관광객은 802천 명임

## 어항구에 대한 체계적인 개발 계획 수립 요구 높아

### ■ 설문조사 개요

그림 1. 설문조사 개요

	정책수립자	이용자
조사 대상	■ 항만·어항 개발 및 관리 공무원	■ 삼천포항, 대천항, 땅끝항, 주문진항 이용자
표 본 수	■ 73명	■ 79명
조사 방법	■ 구조화된 설문지의 의한 CATI (Computer Aided Telephone Interview) 및 FAX	■ 구조화된 설문지의 의한 개별면접조사
표본 추출	■ 지역별 할당 추출	■ 무역항, 연안항별 할당 추출
조사 기간	■ 2017년 4월 20일(목) ~ 2017년 4월 28일(금)	■ 2017년 4월 14일(금) ~ 2017년 4월 26일(수)

자료 : 저자 작성

### ■ 이용자들에 대한 설문조사결과 전체적으로 어항구에 대한 낮은 만족도

- 어항쾌적성에 대한 만족도가 5점 만점에 2.66점, 부문별로 보면 어항시설은 2.49점, 어항경관은 2.66점, 노동환경은 2.65점이었고 관광시설은 2.84점으로 조사됨
- 수산업 시설에 대한 만족도는 5점 만점에 3.02점으로 조사 되었는데, 보관시설이 2.64점으로 가장 낮았고, 어선수리시설 2.67점, 물양장/선착장에 대한 만족도가 2.78점으로 낮은 수준이었고, 냉동냉장시설은 3.22점, 급빙시설은 3.13점, 하역시설은 3.03점으로 비교적 높음
- 기타시설에 대한 만족도 역시 2.98점으로 낮은 수준이었는데, 특히 어민대기소가 2.57점, 편의시설이 2.91점으로 낮은 수준인 것으로 분석되었음

■ 설문조사결과 정책수립자와 이용자 간의 인식 차이가 존재하는 것으로 조사

- 연안항내 어항구 개발 시 정책수립자의 53.5%는 어촌지역특성을 반영하며, 정책수립자 67.1%는 어업인 의견을 반영하며, 정책수립자 56.2%는 관광실태도 반영한다고 응답하였으며, 무역항내 어항구 개발 시에는 정책수립자의 50.7%가 어촌지역 특성을, 정책수립자 58.9%가 어업인 의견을, 정책수립자 52.1%가 관광실태를 반영하고 있다고 응답하고 있음
- 반면에 이용자를 대상으로 조사한 결과 항만 내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성을 반영한다고 한 응답자는 35.4%, 어업인 의견 반영은 34.2%, 관광실태 반영은 31.6%로 낮은 수준임
- 이러한 차이는 어항시설의 공급자와 소비자 간의 차이로 볼 수 있지만 근본적으로 항만 내 어항구 계획 수립 시 어촌지역 특성, 어업인 의견, 관광실태 등을 반영할 수 있는 제도적 장치가 미비한 데도 그 이유가 있는 것으로 분석됨

■ 어항구의 개발 계획은 「어촌·어항발전기본계획」 수립 의견이 대다수

- 어항구 개발 계획의 효율적 수행을 위한 적정방안에 대해서는 ‘정책수립자는 5년마다 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립/고시해야 한다’가 39.7%, ‘「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하되 매 10년 「항만기본계획」에서 고시해야 한다’는 의견 20.5%로 전체 61.2%가 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립해야 한다고 응답함
- 반면에 이용자의 경우 ‘「어촌·어항발전기본계획」에서 수립/고시해야 한다’는 의견이 38.0%, ‘「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하되 「항만기본계획」에서 고시해야 한다’는 의견은 36.7%로 총 74.7%가 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하는 것을 찬성함

■ 수산업 기능이 활발한 연안항에 대해서는 국가어항으로의 전환에 대해 공감하는 것으로 조사



- 수산업 기능이 활발한 연안항을 국가어항으로 지정·변경하는 질문에 대하여 이용자의 74.7%가 찬성하고 있으며, 그 이유는 어업인편의성 증진이 23.7%, 어항개발촉진의 23.7%, 수산업 기능 활성화가 20.3%, 어촌지역 특성 반영이 15.3% 순으로 나타남
- 정책수립자의 경우에도 유사한 결과가 도출되었는데, 찬성이 71.2%이고 찬성 이유에 대해서는 어항개발 촉진이 61.5%, 수산업기능 활성화가 59.6%, 어업인 편의성 증진이 48.1%, 어촌지역 특성 반영이 42.3%로 나타나고 있음

## 항만 내 어항구 개발 및 관리에 대한 정책제언점

### ■ 어촌지역 및 관광 특성을 반영한 개발 계획 수립

- 항만 내 어항구는 대부분 해양관광 또는 어촌관광 지역에 위치함. 이들 도시의 공통점은 대표적인 연안관광도시이자 어촌지역이므로, 어항구 계획 수립 시 물양장뿐만 아니라 관광, 편의, 판매장 등 다기능화 해야 할 필요가 있음
- 어선이 많은 연안항의 경우 어촌지역의 정주여건이 갖추어진 중심으로 대표적인 어촌관광지이고 관광객이 많이 방문하는 곳이므로 어항구 개발 계획 시 어촌지역의 중심시설이 될 수 있도록 개발하는 것이 필요하며, 관광지로서의 기능을 강화할 필요가 있음

### ■ 통합 어항개발 계획 수립

- 「어촌·어항발전기본계획」 수립 시 항만 내 어항구역을 제외하고 개발 계획을 수립한다면 어항개발 수요가 과도하게 나타나거나 국가어항 위주의 개발이 편중될 가능성을 배제 못 함
- 따라서 어항개발 계획 수립 시 항만 내 어항구와 지정어항을 통합하여 개발 계획을 수립할 필요가 있음

■ 「어촌·어항발전기본계획」 수립 시 어항구 개발 계획 수립

- 5년마다 수립되는 「어촌·어항발전기본계획」 수립 시 항만 내 어항구 개발 계획을 동시 수립하고 이를 「항만기본계획」 또는 수정계획에 반영하는 것이 타당할 것으로 판단됨
- 별도로 개발 계획을 수립하는 경우 어항개발 계획 수립 시에는 항만 내 어항구 개발 계획을 반영하지 못하고, 반대로 항만 내 어항구 개발 계획 수립 시에는 어항개발 계획을 반영하지 못하는 단점이 있음
- 항만 내 어항구 개발 계획은 단순히 어선척수 수요 예측에 시설규모를 산정하기 때문에 연안관광도시 또는 어촌지역에 위치하고 있는 특성을 살리지 못함
- 따라서 어촌지역의 특성을 반영하여 항만 내 어항구 개발 계획을 수립하기 위해서는 「어촌·어항발전기본계획」 수립 시 동시에 수립하는 것이 바람직함

■ 다기능어항, 어항이용고도화, 아름다운 미항 사업에 어항구도 포함

- 어항의 기능은 관광, 교통, 물류, 피서리나 등 점차 다기능화 되어가고 있음
- 정부도 「제2차 어촌·어항발전기본계획」을 통하여 어항을 다기능어항, 이용고도화, 아름다운 미항, 어촌역 등으로 조성하기 위해 사업당 150억 원~700억 원의 예산을 투입하고 있으나, 이러한 투자는 지정어항으로만 한정되어 있고 어항구는 배제되어 있다는 문제점이 있음
- 어항구의 경우 어선세력이 많을 뿐만 아니라 해양관광도시나 어촌관광지역에 위치하고 있기 때문에 다기능어항, 수산업 클러스터 기지, 아름다운 미항, 어촌역 등을 조성할 필요가 있으며, 이러한 사업을 통하여 지역발전과 배후 어촌지역의 소득증진을 기대할 수 있음

■ 항만과 어항 개발·관리체계 일원화

- 항만법과 어촌·어항법이 별도로 제정된 것은 과거 정부조직체계에 따라 항만은 항만청에서 개발하고 어항은 수산청에서 개발되었기 때문임

- 이는 일본의 정부조직체계와 매우 유사한 것으로 일본의 어항은 농림수산성 산하 수산청 관할이며 항만은 국토교통성 산하의 항만국 관할로 법률도 어항법(어항어장정비법)과 항만법 등으로 이원화되어 있음
- 우리나라의 경우 항만과 수산 통합 행정부처인 해양수산부가 출범하였기 때문에 굳이 일본처럼 항만과 어항의 개발·관리 체계를 이원화할 이유가 없음
- 항만과 어항의 속성과 기능이 서로 다르지만 개발관리체계 일원화가 불가능한 것은 아님
- 가장 좋은 방법은 항만법과 어촌·어항법 중 어항개발관리 부문을 통합하고 개발 행정조직도(가칭 해양SOC국)을 통합하는 것이며, 이것이 현실적으로 어렵다면 차선택으로 기존의 항만법과 어촌·어항법을 유지하되 개발과 관리 조직만을 일원화할 수도 있을 것임



## 제1장

## 서론 《

### 1. 연구 필요성 및 목적

항만 내 어항구는 국가어항 등 지정어항과 마찬가지로 어선의 이용도가 매우 높다. 해양수산부의 “국가어항지정 타당성검토(2015)”에 의하면 전국 외래어선 25,508척 중 10,028척(39%)이 항만을 이용하고 있다. 또한 수산물 위판실적의 경우 항만에서의 위판량은 전체 위판량의 49.1%, 위판금액은 전체 위판금액의 61.6%를 차지하여 어항보다 더 많은 위판을 하고 있는 실정이다.

특히 대부분의 연안항은 어촌지역(도서 지역) 또는 해양관광 지역에 위치하여 수산업 및 어촌관광에 대한 지대한 영향을 미치고 있다(〈그림 1-1〉 참조). 그럼에도 불구하고 5년마다 수립되는 「어촌·어항발전기본계획」에는 항만 내 어항구에 대한 개발 기본계획이 누락되는 등 사실상 정책 사각지대에 놓여 있다. 이는 항만 내 어항구는 항만법에 의해 무역항 또는 연안항 개발 기본계획 수립 시 수립하게 되어 있으나, 단지 어선의 척수나 크기, 위판량 등을 감안하여 개발 계획을 수립하기 때문이다. 지정어항처럼 배후 어촌이나 어장의 반영을 고려하지 않고 있어서 항만 내 어항구의 효과적인 개발 계획 수립이 어렵다.

연안항의 경우 국가어항보다 규모가 크기 때문에 초기 개발 단계에서는 선호된다. 이에 따라 강구항, 감포항, 대보항 등 기존의 국가어항에서 연안항으로 항종변경을 시도했거나 시도하는 경우가 종종 있다. 일단 연안항으로 지정하여 개발할 경우 항만기능이 강화되어 효과적인 정비가 가능해지기 때문이다. 그러나 개발이 완료된 이후 어항구에 대한 수산업 또는 관광적 지원이 지속적으로 이루어지기 어렵기 때문에 어업인들의 경우 다시 국가어항으로 지정하는 것을 선호하는 경향도 발생한다. 이는 기존의 국가어항 중 항세가 발전된 어항은 다기능어항, 이용고도화 사업, 피서리나, 아름다운 어항 등으로 지정 가능하여 개발을 할 수 있으나, 무역항 또는 연안항내 어항구는 이러한 개발이 불가능하기 때문이다.

### 〈그림 1-1〉 우리나라 지정항만 현황



자료: 해양수산부, 「항만 업무 편람」, 2015

이에 따라 본 연구는 항만 내 어항구에 대한 이용도를 파악하고, 이용자 및 담당 공무원들의 의견을 수렴하여 체계적인 개발 계획 수립과 관리를 위한 제도적 개선 방안을 제시하는 것이 목적이다. 또 어항구를 지정어항 개발 및 어촌지

역 개발과 연계하여 효율적인 개발정책을 수립하는 방안을 제시하고자 한다.

이를 통하여 항만 내 어항구에 대한 효율적인 개발과 관리는 물론 나아가 지역어업인과 항만 내 어항구를 방문하는 도시민들의 후생을 증대시키고자 한다.

## 2. 선행 연구와의 차별성 및 주요 연구내용

지금까지 항만 내 어항구에 대한 관리제도 개선 및 운영방안에 대한 연구사례는 없다. 과거 오랫동안 항만은 항만청, 어항은 수산청에서 담당하였고 관련법률도 항만법과 어촌·어항법으로 나뉘어 있었기 때문이다. 따라서 항만내 어항구에 대한 선행연구는 사실상 없다고 봐도 무방하다.

유사연구로는 윤상현 외, “어장·어항·어촌을 연계한 소득창출 모델개발에 관한 연구분석(2014)”이 있다. 이 연구는 어장·어항·어촌을 연계한 소득창출 모델에 대해 살펴보고 현실적으로 적용 가능한 사례를 제시하기 위한 것이다. 연안항과 관련한 연구는 전찬영, “우리나라 연안항의 발전·운용전략(2000)”이 있다. 그러나 이 연구 역시 연안항의 관리운영상의 문제점 및 발전방향을 제시하는 데 그 목적이 있다. 즉 선행연구는 어항과 연안항의 측면에서 문제점과 발전방향을 제시한 것으로 본 연구와는 성격이 다르다. 따라서 선행연구와 차별성을 지닌다.

본 연구는 항만 내 어항구 개발체계에 대한 문제점과 발전방안을 제시하고자 한다. 이를 위하여 항만 내 어항구 시설 및 이용 현황을 분석하고, 우리나라 항만 및 어항개발 및 관리제도 분석 및 문제점을 제시하고 마지막으로 효율적인 항만 내 어항구역 개발 및 관리를 위한 제도 개선 방안을 제시하고자 한다.

〈표 1-1〉 선행연구와의 차별성

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 과제명: 어장·어항·어촌을 연계한 소득창출 모델개발에 관한 연구 분석</li> <li>- 연구자(연도): 윤상헌·이승우 (2014)</li> <li>- 연구목적: 어장·어항·어촌을 연계한 소득창출 모델에 대해 살펴보고 현실적으로 적용가능한 사례를 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선행연구 문헌조사</li> <li>- 유형제시</li> <li>- 사례조사</li> <li>- 개발구상 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 서론</li> <li>- 어촌지역 소득창출 방안에 관한 선행 연구</li> <li>- 어장·어항·어촌을 연계한 소득창출 모델 구상</li> <li>- 모델의 현장 적용</li> </ul>
	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 과제명: 우리나라 연안항의 발전·운용전략</li> <li>- 연구자(연도): 전찬영(2000)</li> <li>- 연구목적: 연안항의 관리운영상 문제점 및 발전방향 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 문헌조사</li> <li>- 통계분석</li> <li>- 법령분석</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 서론</li> <li>- 연안항의 정의 및 지정현황</li> <li>- 연안항의 문제점</li> <li>- 연안항의 발전·운용방향</li> </ul>
본 연구		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 지금까지 항만 내 어항구에 대한 관리제도 개선 및 운영방안에 대한 연구사례는 없음</li> <li>- 상기 선행연구는 어항과 연안항의 측면에서 문제점과 발전방향을 제시한 것임</li> <li>- 본 연구는 항만 내 어항구역 개발 체계에 대한 문제점과 발전방향을 제시하고자 함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 문헌조사</li> <li>- 통계분석</li> <li>- 설문분석</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항만 내 어항구 시설 및 이용 현황 분석</li> <li>- 우리나라 항만 및 어항개발 및 관리 제도 분석 및 문제점</li> <li>- 효율적인 항만 내 어항구역 개발 및 관리를 위한 제도 개선 방안</li> </ul>

### 3. 연구추진 방법 및 기대효과

본 연구의 연구추진방법은 다음과 같다.

첫째, 문헌조사이다. 「어촌·어항발전기본계획」, 「무역항 항만기본계획」, 「국가관리 연안항 항만기본계획」 수립 등 관련 보고서에 대한 문헌조사를 실시하였다. 그리고 어항 및 항만관련 법률 조사를 아울러 조사하였다.



둘째, 통계 분석이다. 항만 내 어항구 이용실태 관련 통계 조사 분석을 실시하였다.

셋째, 설문조사이다. 항만 내 어항구 이용자 니즈 분석을 하였고, 항만 내 어항구 개발 및 관리제도 개선에 대한 설문조사를 실시하였다.

본 연구의 기대효과는 다음과 같다.

첫째, 항만 내 어항구의 효율적인 개발 및 관리에 기여할 것으로 판단된다. 어촌, 어장, 관광 등 지역적인 개발여건을 반영하는 개발 계획 수립이 가능해질 것으로 판단된다.

둘째, 항만 내 어항구의 효과적인 개발을 통한 어촌경제 활성화이다. 수산업 및 관광산업 SOC 개발을 통한 어촌경제 활성화에 기여하고자 한다.

셋째, 어항개발에 대한 효율적인 국가예산 집행이다. 국가어항 개발 시 인근 항만 내 어항구 개발을 반영하고 동시에 항만 내 어항구 개발 시 국가어항 시설 개발을 반영함으로써 국가예산 절감에 기여할 것으로 판단된다. 아울러 불필요한 항종변경(국가어항 → 연안항)을 방지할 것으로 판단된다.

## 제2장 항만 내 어항구 현황과 관련 제도 분석

### 1. 항만 내 어항구 정의

항만이라 함은 일반적으로 선박이 안전하게 머물 수 있고, 여객이 승하선하거나 화물을 적하 또는 양하하는 해역을 말한다. 항만법상의 항만의 정의는 “선박의 출입, 사람의 승선·하선, 화물의 하역·보관 및 처리, 해양친수활동 등을 위한 시설과 화물의 조립·가공·포장·제조 등 부가가치 창출을 위한 시설이 갖추어진 곳”을 의미한다(항만법 제2조). 항만은 크게 무역항과 연안항으로 구분되는데, 무역항은 “국민경제와 공공의 이해(利害)에 밀접한 관계가 있고 주로 외항선이 입항·출항하는 항만으로서 (항만법) 제3조 제1항에 따라 지정된 항만”을 의미한다. 연안항은 “주로 국내항 간을 운항하는 선박이 입항·출항하는 항만으로서 (항만법) 제3조 제1항에 따라 지정된 항만을 의미한다. 무역항은 관리주체에 따라 국가관리 무역항 및 지방관리 무역항으로 연안항은 국가관리 연안항과 지방관리 연안항으로 나뉜다.

항만 내 어항구란 해양수산부 장관이 항만을 효율적으로 관리·운영하기 위하여 대통령령으로 설정한 항만구역 분구 중 하나이다. 항만 내 분구는 상항구, 공업항구, 여객항구, 보급 및 지원항구, 위험물항구, 보안항구, 위락항구, 친수항구로 구분된다(항만법 제21조). 어항구는 이러한 분구 중 하나이다. 항만 내 어항시설은 항만 기능시설 중 어촌·어항법 제2조 제5호 나목의 기능시설과 동법 제2조 제5호 다목의 어항편의시설로 어항구에 있는 것으로 한정되고 있다(〈표 2-1〉 참조).

결국 항만 내 어항구란 어항과 마찬가지로 항만시설 중 수산업을 위한 시설로 어선의 입출항 및 작업, 휴식 그리고 수산물의 양육 등을 위한 시설로 해양수산부 장관이 지정 고시한 시설로 기능시설과 편의시설이 모두 포함된다.

〈표 2-1〉 항만 내 어항구 기능시설 및 편익시설

구 분	2011
기능시설	1) 철도·도로·다리·주차장·헬리포트 등 수송시설 2) 항로 표지, 신호·조명 시설 등 항행보조시설 3) 어선 건조장·수리장, 어구 건조장, 어구 제작장·수리장, 선양시설, 야적장, 기자재 창고 등 어선·어구 보전시설 4) 급수(給水)·급빙(給氷)·급유(給油) 시설, 전기수용설비·선수품보급장(船需品補給場) 등 보급시설 5) 수산물시장·수산물위판장·수산물직매장·수산물집하장 및 활어(活魚) 일시 보관시설 등 수산물의 유통·판매·보관 시설과 이러한 시설에 바닷물을 끌어오거나 내보내기 위한 시설 6) 하역기계, 제빙(製氷)·냉동·냉장 시설, 수산물 가공공장 등 수산물 처리·가공 시설 7) 육상 무선전신·전화시설, 어업 기상신호시설 등 어업용 통신시설 8) 어항관리시설·해양관측시설, 관계 법령에 따른 선박출입항 신고기관 등 해양수산 관련 공공시설 9) 환경오염방지를 위한 오수·폐수 처리시설, 도수시설(導水施設), 폐유·폐선(廢船) 처리시설 등 어항정화시설 10) 수산종자생산시설, 수산종자 배양장 등 수산자원 육성시설
편익시설	1) 진료시설·복지회관·체육시설 등 복지시설 2) 전시관·도서관·학습관·공연장 등 문화시설 3) 광장·조경시설 등 어항의 환경정비를 위한 시설 4) 유람선·낚시어선·모터보트·요트·윈드서핑 등의 수용을 위한 레저용 기반시설 5) 지역특산물 판매장, 생선횃집 등 관광객 이용시설 6) 숙박시설·목욕시설·오락시설 등 휴게시설 7) 그 밖에 대통령령으로 정하는 주민편익시설

## 2. 항만 지정·개발 현황

### 1) 전국 항만 지정 현황

우리나라의 지정항만은 전국 60개항이 지정되어 있으며, 무역항 31개 항, 연안항 29개 항이다. 무역항 중 국가관리항은 14개소, 지방관리항은 17개소이며, 연안항 중 국가관리항은 11개소, 지방관리항은 18개소이다.

〈표 2-2〉 우리나라 지정항만 현황

구 분		지정 현황
무역항 (31개소)	국가관리항 (14개소)	인천항, 경인항, 평택·당진항, 대산항, 군산항, 장항항, 목포항, 광양항, 여수항, 마산항, 부산항, 울산항, 포항항, 동해·묵호항
	지방관리항 (17개소)	서울항, 보령항, 태안항, 완도항, 삼천포항, 통영항, 고현항, 옥포항, 장승포항, 진해항, 속초항, 옥계항, 삼척항, 호산항, 제주항, 서귀포항, 하동항
연안항 (29개소)	국가관리항 (11개소)	용기포항, 연평도항, 상왕등도항, 흑산도항, 가거항리항, 거문도항, 국도항, 후포항, 울릉항, 추자항, 화순항
	지방관리항 (18개소)	대전항, 비인항, 송공항, 홍도항, 진도항, 땅끝항, 화흥포항, 신마항, 녹동신항, 나로도항, 중화항, 부산남항, 구룡포항, 강구항, 주문진항, 애월항, 한림항, 성산포항

## 2) 항만 개발 현황

### (1) 항만 예산 현황

2015년 기준 항만개발 예산은 1조 3,540억 원으로 전년 대비 11.7% 증액되었으며, 우리나라 전체 SOC 예산에서 약 5.5%를 차지하고 있다. 항만 시설별 투자추이는 외곽시설(35.7%), 지원시설(37.5%)로 방파제 등 지원시설에 주로 투자중이며, 화물부두에 대한 정부예산 투자는 최근 3년간 3% 내외로 실수요자 위주로 개발을 추진 중이다.

〈표 2-3〉 SOC 중 항만부문 예산 비중

(단위 : 억 원)

구 분	2011	2012	2013	2014	2015
전체 SOC예산	244,406	230,926	250,261	236,895	248,069
항만부문	13,736 (5.6%)	13,657 (5.9%)	12,317 (4.9%)	12,126 (5.1%)	13,540 (5.5%)

자료: 해양수산부, 「항만 업무 편람」, 2015

항만별 예산은 10대 신항 투입예산이 39%로 2008년 이후 지속적으로 감소 추세를 보이고 있으며, 5대 주요항(부산, 인천, 군산, 목포, 제주) 및 일반항(기타 무역항 및 연안항)에 대한 비중 및 항만시설 유지보수 등의 비중은 지속적으로 증가하는 추세에 있다.

〈표 2-4〉 항만별 연도별 예산 추이

(단위: 억 원)

구 분	2011	2012	2013	2014	2015
전 체	13,736	13,657	12,317	12,126	13,540
신항만	7,217	7,321	4,889	5,052	5,304
주요항	2,262	2,326	2,628	2,156	2,351
일반항	2,595	2,174	2,691	2,709	3,579
유지보수 등	1,662	1,836	2,109	2,208	2,306

자료: 해양수산부, 「항만 업무 편람」, 2015

또한, 낙후 및 도서항만에 대한 적극적인 개발 추진으로 인하여 연안항에 대한 투자 비중이 지속적으로 증가하는 추세('09년 5% → '15년 12%)에 있다.

〈표 2-5〉 연안항 예산투자 추이

(단위: 억 원)

구 분	2011	2012	2013	2014	2015
전 체	13,736	13,657	12,317	12,126	13,540
연안항	913 (7%)	1,032 (8%)	1,270 (10%)	957 (8%)	1,648 (12%)

자료: 해양수산부, 「항만 업무 편람」, 2015

## (2) 항만 개발 현황

현재 우리나라 항만의 부두시설은 총 180km, 접안 능력은 전체 928척으로 항만별 선석 규모는 부산항이 123척으로 규모가 가장 크며, 인천항 119척, 울산항 114척 등의 규모를 갖추고 있다.

하역능력은 전국 1,039백만 톤/년이며, 항별 하역능력은 부산항 290백만 톤/년, 광양항 188백만 톤/년 등의 순이며, 취급 화물량은 1,415백만 톤/년으로 유류를 제외한 시설 소요는 1,026백만 톤/년이다.

무역항 시설 중 어선이 주로 사용하는 물양장 시설현황은 50,008m, 연안항의 물양장 시설현황은 19,837m로 항만 내 물양장 시설 연장은 총 69,845m가 조성되어 있다.

〈표 2-6〉 항만시설 개발 현황

('14년 말 기준)

구 분	안 벽 (m)	방파제 (m)	잔 교 (기)	물양장 (m)	상 옥 (동)	창 고 (동)	야적장 (천㎡)
전 체	179,937	79,761	176	69,845	27	114	17,910
무역항	173,439	58,308	146	50,008	27	112	17,666
연안항	6,498	21,453	30	19,837	-	2	244

자료: 해양수산부, 「항만 업무 편람」, 2015

### 3. 항만 내 어항구 현황<sup>1)</sup>

#### 1) 무역항내 어항구 설정 현황

##### (1) 어항구 지정 현황

31개 무역항 중 어항구가 지정되어 있는 무역항은 인천항, 장항항, 군산항, 목포항, 포항항, 동해·묵호항 등 국가 관리항 6개 항과 완도항, 삼천포항, 장승포항, 진해항, 삼척항, 속초항, 제주항, 서귀포항 등 지방 관리항 8개 항으로 총 14개 항에 어항구가 지정되어 있다.

1) 대한민국 관보에 게재된 항만 내 어항구 설정 고시문을 취합

〈그림 2-1〉 무역항 내 어항구 지정 현황

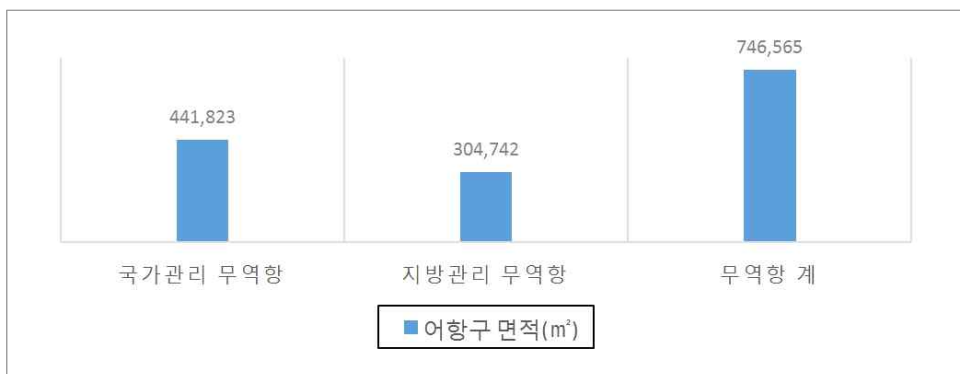


## (2) 어항구 지정 규모

무역항내 어항구의 설정 면적은 총 746,565㎡로 전체 항만의 어항구 설정 면적인 1,028,126㎡의 약 72%를 차지하고 있으며, 이 중 국가관리 무역항내 어항구가 설정된 지역은 총 84필지로 그 규모는 441,823㎡로 전체 무역항의 어항구 면적 중 약 52%를 차지하고 있다.

지방관리 무역항내 어항구는 137필지가 설정되어 있으며 설정된 면적은 304,742㎡로 국가관리 무역항 어항구 설정 면적의 약 1/3 정도이며, 전체 무역항 어항구의 약 28%를 차지하고 있다.

〈그림 2-2〉 무역항내 어항구 지정 규모



〈표 2-7〉 무역항내 어항구 설정 현황

구분	항명	어항구 설정 내용	면적(m <sup>2</sup> )
국가 관리항	인천항	인천 동구 만석동 2-407 외 5필지	5,286.6
	장항항	충남 서천군 장항읍 창선1리 332-9 외 7필지	56,563.0
	군산항	전북 군산시 해망동 1011-21 외 17필지	63,264.8
	목포항	전남 목포시 산정동 1110-4 외 25필지	219,960.9
	포항항	경북 포항시 북구 죽도동 556-203 외 8필지	55,870.0
	동해·묵호항	강원 동해시 묵호진동 15-85 외 16필지	41,178.0
지방 관리항	완도항	전남 완도군 완도읍 가용리 1100	7,177.0
	삼천포항	경남 사천시 서동 311-85 외 33필지	36,418.0
	장승포항	경남 거제시 장승포동 713 외 5필지	12,088.0
	진해항	경남 진해시 속천동 6-2 지선	-
	삼척항	강원 삼척시 정하동 41-169 외 50필지	79,210.0
	속초항	강원 속초시 동명동 1-313 외 28필지	141,655.0
	제주항	제주 제주시 건입동 918-28 외 10필지	9,141.0
	서귀포항	제주 서귀포시 서귀동 673-5 외 3필지	19,053.0

### (3) 어선 접안시설 현황

무역항내 항만시설 중 어선이 주로 이용하는 시설은 접안시설로써, 4.5m 미만의 수심에 시설되는 물양장을 어선용 접안시설 연장으로 산정<sup>2)</sup>하였다. 어선이 이용하는 접안시설은 원양선과 같은 대양어선이 아닌 경우 대부분 물양장 시설을 이용하고 있다.

무역항의 물양장 연장은 총 54,408m로 이 중 국가관리 무역항의 물양장 시설 현황은 32,866m, 지방관리 무역항의 물양장 시설 현황은 19,542m이다.

<sup>2)</sup> 항만 및 어항 설계기준·해설(2014, 해양수산부)의 제8편 계류시설 제18장 어항계류시설 중 물양장 설치 기준을 적용하여 어선 접안시설 현황을 산정



〈표 2-8〉 국가관리 무역항 주요 시설 현황

항명	안벽(m)	물양장(m)	잔교(기)	방파제(m)	상옥(동)	야적장(㎡)
경인항	2,300	-	3	-	2	598
인천항	24,539	2,059	21	2,113	18	4,139
평택당진항	14,109	657	8	1,006	7	2,217
대산항	7,567	288	3	870	1	210
장항항	330	840	2	-	-	42
군산항	7,396	2,946	16	4,323	-	1,387
목포항	5,149	4,547	38	295	-	568
여수항	692	2,511	16	2,573	-	-
광양항	23,041	1,399	-	-	2	1,999
마산항	5,694	1,076	7	650	1	666
부산항	31,085	9,034	6	6,216	9	2,610
울산항	20,218	3,198	3	8,093	-	1,287
포항항	11,722	3,338	-	10,906	-	1,407
동해묵호항	4,477	973	2	3,410	4	191

자료: 「제3차 전국 무역항 기본계획 수정계획 보고서」(2016.09, 해양수산부)

〈표 2-9〉 지방관리 무역항 주요 시설 현황

항명	안벽(m)	물양장(m)	잔교(기)	방파제(m)	상옥(동)	야적장(㎡)
서울항	-	-	-	-	-	-
태안항	751	287	-	-	-	-
보령항	869	90	-	-	-	-
완도항	675	2,276	8	915	-	28
하동항	-	120	3	-	-	223
삼천포항	1,999	3,004	4	2,376	-	166
통영항	1,678	4,092	16	1,528	-	7
고현항	252	80	-	-	-	10
옥포항	100	338	-	1,546	-	-
장승포항	-	1,203	3	248	-	11
진해항	1,546	925	1	497	-	137
호산항	1,271	6676	-	3,210	-	-
삼척항	776	1,288	-	1,030	-	10
옥계항	1,092	-	-	1,305	1	15
속초항	1,187	3,228	-	1,394	-	41
제주항	3,518	1,055	-	4,255	-	114
서귀포항	1,480	880	1	1,831	-	8

자료: 「제3차 전국 무역항 기본계획 수정계획 보고서」(2016.09, 해양수산부)

## 2) 연안항내 어항구 설정 현황

### (1) 어항구 지정 현황

전국 29개 연안항 중 어항구가 지정되어 있는 연안항은 거문도항, 후포항, 울릉항, 추자항 등 국가 관리항 4개 항과 대천항, 나로도항, 구룡포항, 주문진항, 애월항, 한림항, 성산포항 등 지방 관리항 7개 항으로 총 11개 항에 어항구가 지정되어 있다.

〈그림 2-3〉 연안항내 어항구 지정 현황



연안항은 29개 항 중 11개항에서만 어항구가 지정되어 있으나 이용 특성상 여객부두, 관공선 부두 및 일반 화물부두 등 특정 접안시설 일부를 제외하고는 대부분 어선이 이용하고 있어 어항구의 설정 실적은 적으나 실제 이용 면에서는 무역항에 비해 수산업적 이용이 활발한 것으로 조사되었다.

### (2) 어항구 지정 규모

연안항내 어항구의 설정 면적은 총 290,722㎡로 전체 항만 어항구 설정 면적의 약 30%를 차지하고 있으며, 이 중 국가관리 연안항내 어항구가 설정된 지역은 23필지로 그 규모는 37,083㎡이다.

지방관리 연안항내 어항구는 77필지가 설정되어 있으며, 설정된 면적은 253,639㎡로 연안항내 어항구 면적의 대부분인 88%를 차지하고 있다.

〈그림 2-4〉 연안항내 어항구 지정 규모



〈표 2-10〉 연안항내 어항구 설정 현황

구분	항명	어항구 설정 내용	면적(m²)
국가 관리항	거문도항	전남 여수시 삼산면 거문리 86-36	59.0
	후포항	경북 울진군 후포면 후포리 316-15 외 6필지	9,171.0
	울릉항	경북 울릉군 울릉읍 도동리 89-1	1,491.0
	추자항	제주 제주시 추자면 대서리 147-5 외 13필지	26,362.0
지방 관리항	대천항	충남 보령시 신흥동 950-86	2,390.0
	나로도항	전남 고흥군 봉래면 신금리 1265 외 2필지	13,412.0
	구룡포항	경북 포항시 남구 구룡포읍 병포리 157-275 외 6필지	17,382.0
	주문진항	강원 강릉시 주문진읍 교항리 167-2 외 36필지	91,384.0
	애월항	제주 제주시 애월읍 애월리 1772-10 외 2필지	24,907.0
	한림항	제주 제주시 한림읍 한림리 1314-183 외 19필지	59,474.0
	성산포항	제주 서귀포시 성산읍 성산리 347-5 외 5필지	55,818.0

### (3) 어선 접안시설 현황

연안항내 항만시설 중 어선이 주로 이용하는 시설은 접안시설로써, 4.5m 미만의 수심에 시설되는 물양장을 어선용 접안시설 연장으로 산정하였다. 어선이

이용하는 접안시설은 원양선과 같은 대양어선이 아닌 경우 대부분 물양장 시설을 이용하고 있다.

연안항의 물양장 연장은 총 19,923m로, 이 중 국가관리 연안항의 물양장 시설 현황은 5,621m, 지방관리 연안항의 물양장 시설 현황은 14,302m이다.

연안항의 경우 물양장 시설 외에도 일부 항만에 어선이 이용하기 위한 시설로 선양장 215m, 선착장 405m의 시설이 조성되어 있다.

〈표 2-11〉 국가관리 연안항 주요 시설 현황

항명	안벽(m)	물양장(m)	잔교(기)	방파제(m)	상옥(동)	야적장(m <sup>2</sup> )
용기포항	-	343	-	550	-	-
연평도항	-	185	-	1,121	-	-
흑산도항	330	1,481	-	1,438	-	-
거문도항	365	655	-	805	-	-
국도항	-	30	-	-	-	-
후포항	260	1,210	-	1,312	-	-
울릉항	-	218	-	935	-	-
추자항	-	1,088	-	305	-	-
화순항	380	320	-	1,095	-	-
가거항리항	-	11	-	-	-	-
상왕등도항	-	80	-	165	-	-

자료: 「제3차 전국 연안항 기본계획 수정계획 보고서」(2016.09, 해양수산부)

〈표 2-12〉 지방관리 연안항 주요 시설 현황

항명	안벽(m)	물양장(m)	잔교(기)	방파제(m)	상옥(동)	야적장(㎡)
대전항	-	1,292	-	1,230	-	-
비인항	-	424	-	1,585	-	-
송공항	-	157	-	188	-	-
홍도항	-	103	-	100	-	-
진도항	-	-	-	135	-	-
땅끝항	-	109	-	144	-	-
화흥포항	-	200	-	111	-	-
신마항	-	-	-	55	-	-
녹동신항	-	182	-	350	-	-
나로도항	-	554	-	350	-	-
중화항	-	153	-	-	-	-
부산남항	-	4,194	-	558	-	-
구룡포항	304	1,928	-	1,090	-	-
강구항	-	1,010	-	641	-	-
주문진항	105	1,338	-	1,130	-	-
애월항	494	438	-	740	-	-
한림항	600	1,140	-	2,248	-	-
성산포항	690	1,080	-	2,144	-	-

자료: 「제3차 전국 연안항 기본계획 수정계획 보고서」(2016.09, 해양수산부)

## 4. 어항구 관련 제도와 문제점

### 1) 어항구 관련 제도 현황

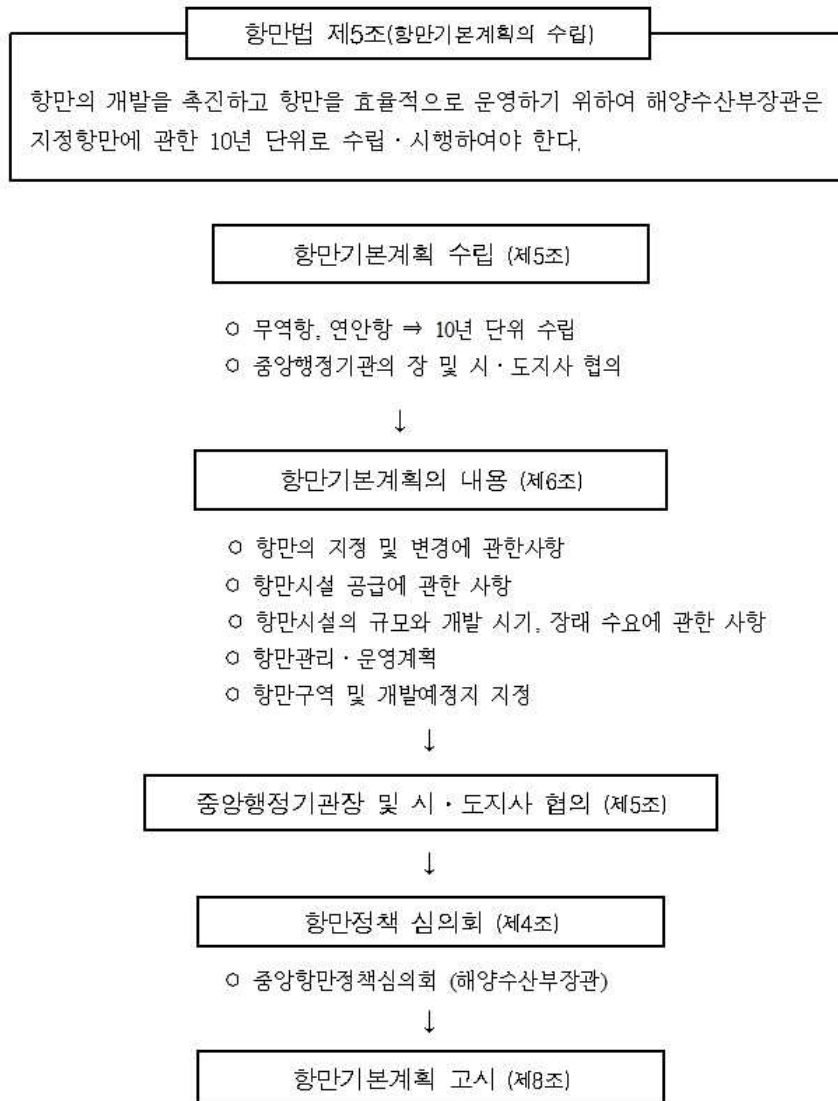
항만 내 어항구는 항만 내 어항시설이므로 기본적으로 항만법에 따라 개발을 하게 된다. 해양수산부 장관은 항만의 개발을 촉진하고 항만을 효율적으로 운영하기 위하여 「항만기본계획」을 10년 단위로 수립하여야 하는데, 여기에 항만 내 어항구 개발 계획이 포함되어 있다. 항만의 기본계획에는 항만의 지정 및 변경에 관한 사항, 항만의 관리·운영 계획에 관한 사항, 항만시설의 장래 수요에 관한 사항, 항만시설의 공급에 관한 사항, 항만시설의 규모와 개발 시기에 관한 사항, 항만시설의 기능개선 및 정비에 관한 사항, 항만의 연계수송망 구축에 관한 사항, 항만시설설치예정지역(항만구역 밖에 위치하는 것을 포함한다)에 관한 사항, 그 밖에 해양수산부 장관이 필요하다고 인정하는 사항 등이 포함되어야 한다(항만법 제6조). 항만시설 등에 관한 공사는 기본적으로 해양수산부 장관이 시행하되, 해양수산부 장관이 아닌 자(비관리청)가 항만공사를 시행하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 항만 공사계획을 작성하여 해양수산부 장관의 허가를 받아야 하는데, 기본적으로 「항만기본계획」, 「항만재개발기본계획」, 「신항만건설촉진법」 제3조 제1항에 따른 「신항만건설기본계획」에 위배되지 않아야 한다.

무역항과 연안항의 어항구 관리자는 해양수산부 장관이 된다. 해양수산부 장관은 항만을 효율적으로 관리하기 위해 어항구 등으로 분구할 수 있으며, 이 경우 명칭, 위치 및 구역과 취급화물 및 입항, 출항 선박의 종류를 정하여 고시하고 있다.

항만시설을 사용하려는 자는 해양수산부 장관의 허가를 받거나, 해양수산부장관으로부터 항만시설의 운영을 위임 또는 위탁받은 자와 임대계약을 체결한 자의 승낙을 받아 항만시설을 사용할 수 있다. 해양수산부 장관, 항만시설운영자 또는 임대계약자는 제1항 및 제2항에 따라 항만시설을 사용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있으나, 대통령령으로 정하는 자에 대하여는 그 사용료의 전부나 일부를 면제할 수 있다. 일례로 어민들의 사업수행을 위하여 항만시설을 사

용하는 「수산업협동조합법」에 따라 설립된 수산업협동조합은 대통령령에 의해 사용료를 면제받고 있다.

〈그림 2-5〉 「항만기본계획」 수립절차



자료: 해양수산부, 「항만 업무 편람」, 2015

국가관리항은 국가에서 직접 건설 및 운영을 담당하고 있으며, 지방관리항의 건설 및 운영은 시·도지사에게 위임('09.12.31부터, 제주특별자치도 관리항은 '06.7.1부터)되어 있다.

지방 관리항의 위임 및 관리업무는 항만공사 및 유지관리, 실시계획 승인, 준공 등과 항만공사와 관련된 기본 및 실시설계 환경영향평가, 발주·계약, 시공 및 감리, 보상, 소송 등 항만의 개발 및 관리·운영 업무를 모두 수행한다.

항만의 관리 역시 국가관리와 지방관리로 나누어진다. 국가관리 무역항 및 연안항은 정부 또는 PA가 관리·운영한다. 그러나 지방관리 항만의 경우 무역항은 광역자치단체인 시도에서 관리운영하며 연안항관리는 시군에 위임하고 있다. 따라서 항만 내 어항구의 경우 국가관리 항만 내 어항구는 국가가 관리하며, 지방관리 항만 내 어항구는 무역항내 어항구는 광역자치단체가 연안항내 어항구는 시군에서 위임받아 관리하고 있다.

## 2) 지정어항과 항만 내 어항구 관련 제도 비교

지정어항구의 개발관리제도는 차이가 있다. 지정어항이 어촌·어항법에 근거하여 개발과 관리를 하는 데 반하여 항만 내 어항구는 항만법에 의해 개발과 관리를 하기 때문이다.

항만 내 어항구는 지정항만에 따라 국가관리 무역항 또는 연안항, 지방관리 무역항 또는 연안항 내 어항구로 분류된다. 반면에 어항은 국가어항, 지방어항, 어촌정주어항, 마을공동어항으로 분류된다. 어항구의 경우 지정권자는 해양수산부 장관이지만 지정어항의 경우 국가어항은 해양수산부장관, 지방어항은 광역자치단체장, 어촌정주어항 및 마을공동어항은 기초자치단체장이 된다. 그리고 지정권자가 개발을 하게 된다. 한편 지정어항 관리의 경우 시군이 관리를 위임받아 하고 있으나 항만 내 어항구의 경우 국가관리 무역항이나 연안항은 정부가 지방관리 무역항은 시도에서 지방관리 연안항은 시군에서 관리를 한다.



〈표 2-13〉 지정어항과 항만 내 어항구의 차이점

구분		지정어항	어항구
근거법		어촌·어항법	항만법
항종		국가어항 지방어항 어촌정주어항 마을 공동어항	국가관리무역항 지방관리무역항 국가관리연안항 지방관리연안항
지정권자		국가어항 : 해양수산부장관 지방어항 : 시도지사 어촌정주어항 및 마을 공동어항 : 시장, 군수, 구청장	해양수산부 장관
개발		지정권자	해양수산부 장관
관리		시군에 위임	국가관리무역항, 연안항 : 해양수산부 지방관리무역항 : 시도 지방관리연안항 : 시군
기본 계획	명칭	「어촌·어항발전기본계획」	「항만기본계획」 (국가, 지방, 무역항, 연안항 등으로 분리)
	시기	5년	10년
	내용	1. 어촌·어항의 종합적·체계적 발전을 위한 중기·장기 정책방향 2. 어촌·어항의 연도별 개발 및 관리·운영에 관한 사항 3. 어촌종합개발사업에 관한 사항 4. 어항개발사업에 관한 사항 5. 다른 법률에 따른 어촌지역 개발사업 등에 관한 사항 6. 그 밖에 해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사항	1. 항만의 지정 및 변경에 관한 사항 2. 항만의 관리·운영 계획에 관한 사항 3. 항만시설의 장래 수요에 관한 사항 4. 항만시설의 공급에 관한 사항 5. 항만시설의 규모와 개발 시기에 관한 사항 6. 항만시설의 기능개선 및 정비에 관한 사항 7. 항만의 연계수송망 구축에 관한 사항 8. 항만시설설치예정지역(항만구역 밖에 위치하는 것을 포함한다)에 관한 사항 9. 그 밖에 해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사항

### 3) 문제점

항만 내 어항구 개발관리의 가장 큰 문제점은 항만의 관점에서의 개발과 관리 방식이다. 항만과 어항은 선박이 입출항하고 화물(수산물)을 양육·보관하는 점에서 유사하지만 개발 운영방식에서는 매우 상이하다(〈표 2-13〉 참조).

〈표 2-14〉 항만과 어항의 비교

구분	항만	어항
주이용선박	화물선, 여객	어선
개발목적	화물처리(보관, 가공 등)	어선과 어업인 생명보호 수산물 처리, 관광, 교통 물류
규모산정	선박크기, 화물량	어선 수, 어촌 관광, 정주시설, 교통, 물류
사용료	수익자 부담	없음
개발	정부	정부, 지자체
관리운영	PA, 정부, 지자체	지자체

항만의 개발목적은 화물처리이지만 어항은 어선과 어업인 생명보호와 함께 수산물을 양육, 가공 처리하는 것 이외에 관광, 교통, 물류 등 매우 다양하다. 특히 항만의 주 정책대상은 화물과 산업이지만 어항은 어업인 등 어촌지역의 주민이 된다.

또한 항만은 시설사용료 등 수익이 창출되지만 어항은 별도로 시설사용료를 받지 않는다. 이에 따라 어항은 항만과는 달리 사실상 소비의 비배제성과 비경합성이 부여되기 때문에 공공재에 가깝다. 또한 개발방식에 있어서도 항만은 수심, 접안시설, 야적장 등 보관시설의 규모를 결정하는 가장 중요한 요인은 화물량이다. 그러나 어항의 규모를 결정하는 것은 화물량에 매칭되는 어획량이 아니고 어촌지역 특성, 관광특성, 수산업의 양태 등 매우 다양하다. 그러나 현재의

개발제도에서는 항만 내 어항구의 항만의 관점에서 개발되고 있다. 이는 항만법과 어촌·어항법을 비교하면 분명하게 드러난다. 어촌·어항법에 따르면 어촌·어항의 발전을 위한 정책을 효율적으로 추진하기 위하여 어촌의 분포·인구변동의 추이, 어촌의 생활여건의 변화, 어항시설의 변동 등 어촌·어항에 대한 기초조사 또는 정밀조사를 실시하고(어촌·어항법 제3조), 이 조사를 반영하여 「어촌·어항발전기본계획」을 수립하도록 되어 있다. 반면에 항만법의 「항만기본계획」 수립 시에는 항만에 관한 사항만 계획을 수립하도록 되어 있다. 이처럼 항만 내 어항구는 어촌지역의 생활여건을 반영하여 개발할 수 없고 단지 항만계획에 의거하여 개발을 한다는 문제점이 있다.

항만 내 어항구 관리의 문제점은 지자체로 일원화된 어항과는 달리 지정항만의 종류에 따라 PA, 해양수산부, 광역지방자치단체, 지방자치단체로 분산되어 있다는 것이다. 항만 내 어항구의 경우 어항과 마찬가지로 수산업 근거지이고 지역발전의 중심지인데 관리주체가 분산되어 있으면 효율적인 관리·운영이 어려워진다는 문제점이 있다.

## 제3장

## 항만 내 어항구 이용 실태 분석 《

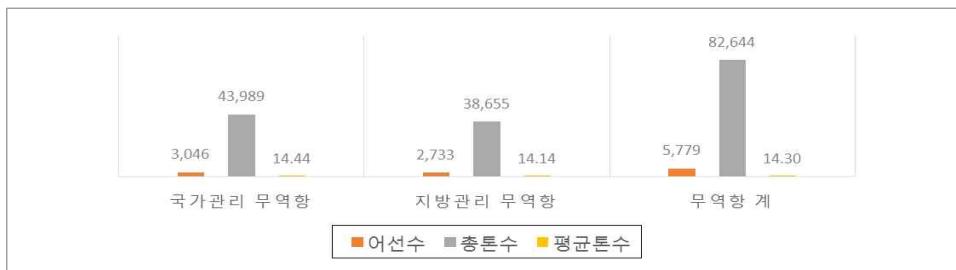
## 1. 무역항내 어항구 이용 현황

1) 어선 이용 현황<sup>3)</sup>

항만을 이용하는 어선 현황은 2014년 어선 등록원부상 선적항을 기준으로 산정하였으며, 총재적어선 현황은 8,850척, 총톤수는 320,065.8톤으로 척당 평균톤수는 36.2톤이다.

무역항 중 어선이 선적을 두고 있는 항만은 31개 항 중 24개 항만으로 대부분의 항만에서 어선이 이용하고 있으며, 무역항에 선적을 둔 어선은 5,779척이며, 총톤수는 82,643.6톤으로 척당 평균 톤수는 14.3톤으로 조사되었다.

〈그림 3-1〉 무역항내 재적어선 현황



이 중 국가관리 무역항을 선적항으로 하는 어선은 3,046척, 총톤수는 43,988.5톤으로 척당 평균 톤수는 14.4톤이며, 지방관리 무역항을 선적항으로 하는 어선은 2,733척, 총톤수는 38,655.1톤으로 척당 평균 톤수는 14.1톤이다.

무역항의 항만별 평균 재적어선 척 수는 241척으로 나타났으며, 국가관리 무역항은 항만당 평균 234척이며, 지방관리 무역항의 경우 항만당 약 248척이 이

3) 2014년 어선등록 원부를 기준으로 각 항만별 이용어선 발체

용하는 것으로 나타났으며, 무역항의 항만별 재적어선 현황은 국가 관리항과 지방 관리항이 비슷한 수준으로 나타났다.

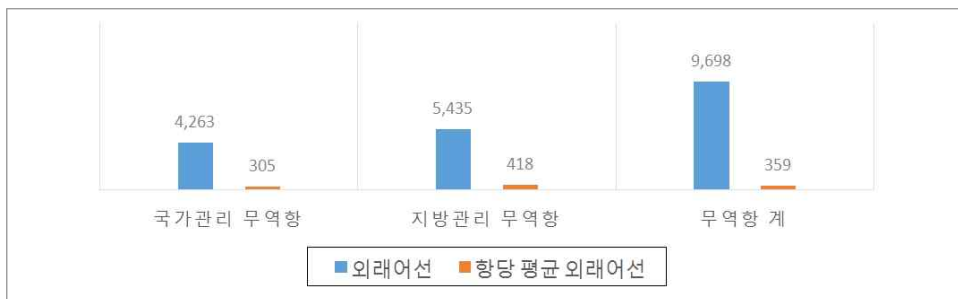
〈그림 3-2〉 무역항의 항당 평균 재적어선 현황



무역항의 항만별 연간 외래어선 이용실적<sup>4)</sup>을 살펴보면 2014년 연간 실적은 9,698척의 외래 어선이 무역항을 이용하였으며, 그중 국가관리 무역항의 연간 외래어선 입출항 실적은 4,263척이며, 지방관리 무역항의 연간 외래어선 입출항 실적은 5,435척으로 지방관리 무역항의 외래어선 입출항 실적이 더 높은 것으로 조사되었다.

또한 국가관리 무역항은 항만별 연간 평균 305척이 이용하였으며, 지방관리 무역항은 항만별 연간 평균 418척이 이용하고 있는 것으로 조사되었다. 국가관리 무역항 중에서는 목포항의 입출항 외래어선 수가 가장 많았으며, 지방관리 무역항은 통영항에서의 입출항 외래어선 수가 가장 많은 것으로 나타났다.

〈그림 3-3〉 무역항내 외래어선 이용 현황



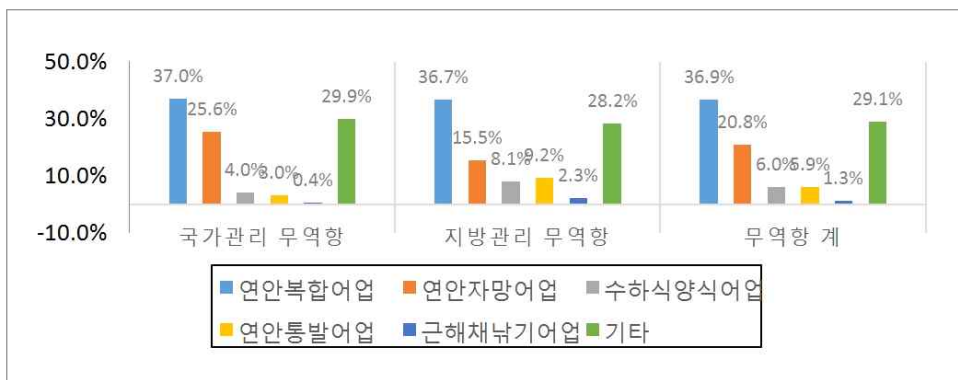
4) 2014년 어선 입출항 정보(해양수산부 내부자료)를 분석하여 항만별 외래어선 입출항 실적 집계

항만 내 재적어선에 대해 어선등록원부상에 분류되어 있는 73개 업종에 대한 분석을 해 보면, 항만을 주로 이용하는 어선의 업종은 연안복합어업, 연안자망어업, 수하식양식어업, 연안통발어업, 근해채낚기어업 등 5가지 업종의 어선이 대부분을 차지하고 있다.

무역항의 경우 상위 5개의 업종이 70.9%를 차지하고 있으며, 국가관리 무역항의 경우 연안복합어업 어선이 37.0%, 연안자망어업이 25.6%, 수하식양식어업 4.0%로 상위를 차지하고 있다. 이밖에 연안통발어업이 3%이며, 타 업종들은 1% 미만인 것으로 나타났다. 지방관리 무역항의 경우 연안복합어업 어선이 36.7%, 연안자망어업이 15.5%, 연안통발어업이 9.2%로 상위를 차지하고 있으며, 그 외 수하식양식어업 8.1%, 근해채낚기어업 2.3%이며 타 업종은 각 1% 미만을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

특히 지방관리 무역항의 경우 국가관리 무역항에 비해 연안통발어업 어선의 이용 비중은 상대적으로 높았으며, 연안자망어업 어선의 이용 비중은 상대적으로 낮은 것으로 조사되었다.

〈그림 3-4〉 무역항내 이용어선 업종 현황



〈표 3-1〉 무역항 어선이용 현황

항명	재적어선 수	재적어선 톤수	척당 평균 톤수	연간 외래어선
경인항	-	-	-	2
인천항	434	9,578.82	22.07	339
평택당진항	1	7.39	7.39	104
대산항	22	45.57	2.07	2
장항항	270	1,261.01	4.67	338
군산항	671	6,356.19	9.47	684
목포항	1,149	15,701.28	13.67	1,105
여수항	4	260.74	65.19	404
광양항	2	1.64	0.82	315
마산항	101	1,875.61	18.57	291
부산항	14	3,181.19	227.23	16
울산항	55	236.99	4.31	90
포항항	179	4,427.96	24.74	407
동해묵호항	144	1,054.14	7.32	166
서울항	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-
보령항	-	-	-	4
완도항	408	2,419.13	5.93	725
하동항	-	-	-	-
삼천포항	647	12,865.17	19.88	831
통영항	807	14,306.28	17.73	1,468
고현항	57	251.08	4.40	124
옥포항	31	80.45	2.60	6
장승포항	51	200.30	3.93	580
진해항	111	311.39	2.81	123
호산항	-	-	-	-
삼척항	80	923.15	11.54	109
옥계항	-	-	-	3
속초항	248	3,587.92	14.47	200
제주항	107	992.91	9.28	610
서귀포항	186	2,717.28	14.61	652

자료: 2014년 어선등록원부 및 어선 입출항 정보(해양수산부 내부자료)

〈표 3-2〉 무역항 재적어선 업종 현황

(단위: 척)

항명	연안 복합어업	연안 자망어업	수하식 양식어업	연안 통발어업	근해 채낚기어업	기타
인천항	103	176	1	14	-	140
평택당진항	-	1	-	-	-	-
대산항	2	1	-	-	-	19
장항항	38	104	62	11	-	55
군산항	127	114	8	6	-	416
목포항	717	176	44	37	2	173
여수항	1	1	-	-	-	2
광양항	2	-	-	-	-	-
마산항	38	20	4	6	-	33
부산항	-	1	-	-	-	13
울산항	18	17	-	12	-	-
포항항	24	95	4	4	6	46
동해묵호항	57	73	-	2	6	46
완도항	133	20	167	26	-	62
삼천포항	237	73	1	60	18	258
통영항	230	107	45	117	8	300
고현항	19	19	1	9	-	9
옥포항	13	15	-	3	-	-
장승포항	31	6	-	11	-	3
진해항	65	13	-	24	-	9
삼척항	4	56	3	-	4	13
속초항	59	114	3	1	27	44
제주항	93	-	-	-	6	8
서귀포항	120	-	1	-	-	65

자료: 2014년 어선등록원부(해양수산부 내부자료)



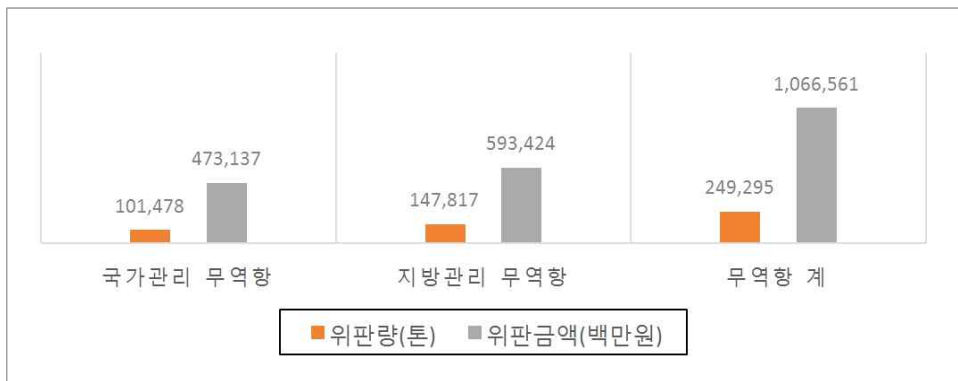
## 2) 수산물 위판 현황<sup>5)</sup>

항만에서의 수산물 위판 현황은 2015년 위판실적 자료를 기준으로 산정하였으며, 무역항 중 위판을 실시하고 있는 항만은 31개 항만 중 17개 항만으로 약 50%의 무역항에서 위판실적이 나타났으며, 총위판량은 249,295톤, 위판금액은 1조 665억 원 정도이다.

국가관리 무역항 중 위판실적이 있는 항만은 9개 항으로 총위판량은 101,478톤, 위판금액은 약 4,730억 원 수준이며, 지방관리 무역항 중 위판실적이 있는 항만은 8개 항으로 총위판량은 147,817톤, 위판금액은 약 5,930억 수준으로 지방관리 무역항에서의 위판 실적이 더 높은 것으로 조사되었다.

항만별 위판실적을 살펴보면, 국가관리 무역항에서는 목포항(위판량 25,781톤, 위판금액 139,999백만 원), 마산항(위판량 24,819톤, 위판금액 89,944백만 원) 등의 순이며, 지방관리 무역항에서는 통영항(위판량 66,617톤, 위판금액 245,403백만 원), 삼천포항(위판량 37,792톤, 위판금액 125,001백만 원) 순으로, 그중 통영항의 위판실적이 전국 60개 항만 중에서 가장 높은 것으로 나타났다.

〈그림 3-5〉 무역항내 수산물 위판 현황



5) 2015년 위판장별 위판실적(수협중앙회)을 기준으로 항만별 위판현황 발췌

〈표 3-3〉 무역항내 위판장별 수산물 위판 현황

항명	조합명	위판장명	위판량(톤)	위판금액(백만 원)
인천항	옹진	연안	3,938	35,465
	인천	연안	4,173	39,085
장항항	서천	장항	6,620	16,136
군산항	군산	해망동	6,387	26,993
		중동	541	2,537
		비응도	14,817	27,988
목포항	목포	동부	17,981	98,140
		서부	3,438	11,914
		북항	3,175	3,771
	신안	활어	1,187	26,174
마산항	마산	마산	16,248	48,690
	기선권현망	마산지소	6,060	30,087
	제12구잠수기	마산지소	2,511	6,167
부산항	의창	용원	1,063	12,878
울산항	울산	태화강	63	111
포항항	포항	송도활어	1,042	14,810
		죽도	7,149	46,390
동해목호항	동해	목호항	5,085	25,081
완도항	완도금일	활선어	1,436	17,325
삼천포항	삼천포	선어	27,297	48,063
		건어	7,254	43,095
		활어	2,255	27,294
		패류	986	6,549
통영항	통영	본소	34,808	44,021
		도천	1,689	14,555
	굴수하식	본소	13,067	93,892
	기선권현망	본소	6,413	33,419
	기선권현망	제2위판	6,412	33,419
	근해통발	본소	1,209	14,354
	멍게수하식	멍게수하식	1,747	6,869
	제12구잠수기	통영지소	732	5,374
장승포항	거제	장승포	11,959	11,661
삼척항	삼척	삼척항	3,489	13,595
속초항	속초	동명	3,738	13,177
		본소	7,041	20,364
제주항	제주	본소	8,958	58,349
서귀포항	서귀포	수산물유통센터	6,787	88,549

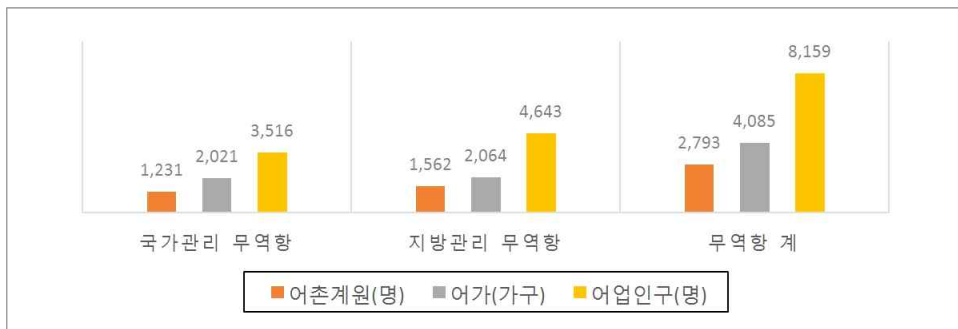
자료: 2015년 위판장별 위판실적(수협중앙회)

### 3) 이용 어촌계 현황<sup>6)</sup>

항만을 이용하는 어촌계에 대한 자료는 2015년 어촌계 분류평정 자료를 활용하여 산정하였으며, 각 항만과 인접하여 실제 대상 항을 이용하는 것으로 판단되는 어촌계를 분류하였다. 무역항을 이용하고 있는 어촌계는 총 20개 어촌계로 어촌계원은 2,793명, 어가 수는 4,085가구, 어업인구는 8,159명 등으로 나타났다.

그중 국가관리 무역항을 이용하는 어촌계의 계원 수는 1,231명, 어가 수는 2,021가구, 어업인구는 3,516명이며, 지방관리 무역항을 이용하는 어촌계의 계원 수는 1,562명, 어가 수 2,064가구, 어업인구는 4,643명으로 지방관리 무역항을 이용하는 어업인구가 더 많은 것으로 조사되었다.

〈그림 3-6〉 무역항내 이용 어촌계 현황

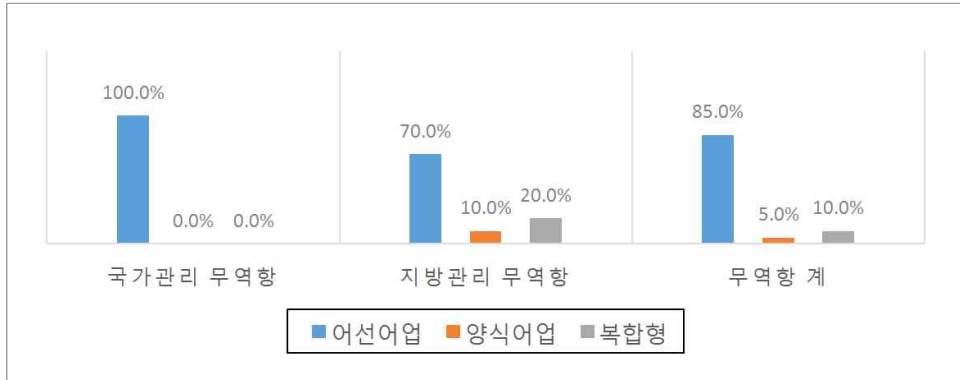


어촌계 분류평정에 따라 무역항을 이용하는 어촌계를 어선어업, 양식어업, 복합형 등의 종사유형으로 분류하면 대부분의 어촌계 종사유형은 어선어업(85%)인 것으로 나타났으며, 복합형(10%) 및 양식어업(5%)에 종사하는 어촌계는 일부인 것으로 조사되었다.

국가관리 무역항을 이용하는 어촌계는 모두 어선어업 유형을 보이고 있으며, 지방관리 무역항의 경우도 대부분 어선어업 유형이며 양식어업 및 복합형은 일부에 불과한 것으로 나타났다.

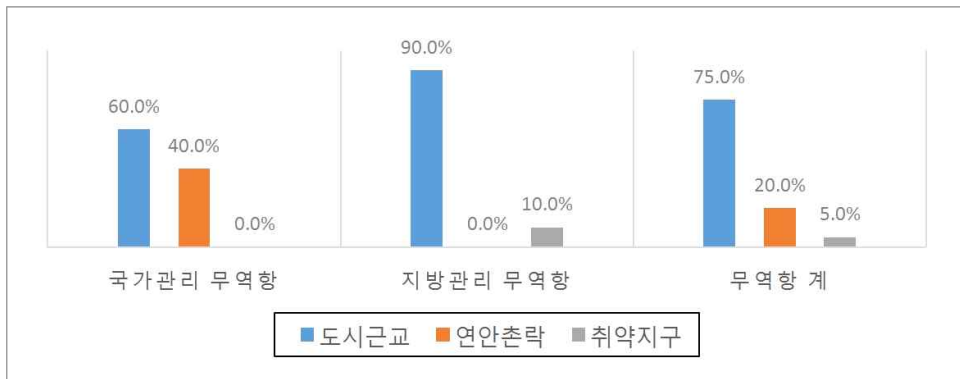
6) 2015년 어촌계 분류평정(수협중앙회)을 기준으로 항만을 이용하고 있는 어촌계를 발췌

〈그림 3-7〉 무역항내 이용 어촌계의 종사유형



또한, 무역항을 이용하는 어촌계를 도시근교, 연안촌락, 취약지구 등의 입지 유형으로 분류하면 대부분의 어촌계는 도시근교(75%)에 해당하고 있으며, 연안촌락은 약 20%, 취약지구는 5%로 거의 없는 것으로 나타났으며, 이는 어촌계가 무역항과 인접한 지역에 위치한 특성에 따라 도시근교형이 주를 이루는 것으로 판단된다. 특히 국가관리 무역항을 이용하는 어촌계는 대부분 도시근교이며 취약지구 어촌계는 없는 것으로 조사되었으며, 취약지구 어촌계는 지방관리 무역항을 이용하고 있는 어촌계에서 나타났다.

〈그림 3-8〉 무역항내 이용 어촌계의 입지유형

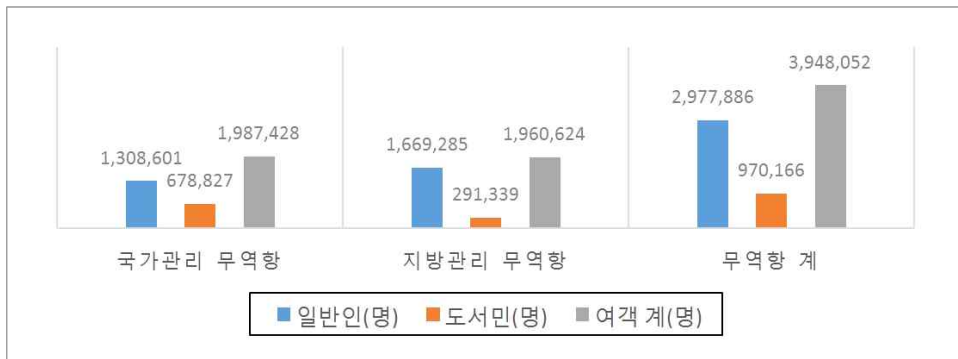


#### 4) 방문객 현황

항만별 방문객 수는 별도로 집계되는 자료는 없으므로, 항만별 도서관광을 위한 여객인구 자료를 활용<sup>7)</sup>하여 각 항만에 대한 방문객 수를 산출하였다. 무역항을 이용한 총여객인원은 3,948천 명으로 이 중 도서민은 970천 명, 도서관광을 위한 관광객은 2,978천 명으로 집계되었다.

이 중 국가관리 무역항의 여객인원은 총 1,987천 명으로 도서민 679천 명, 일반 관광객 1,309천 명으로 전체 여객인원의 65.9%를 차지하고 있으며, 지방관리 무역항의 여객인원은 총 1,961천 명으로 도서민 291천 명, 일반 관광객 1,699천 명으로 관광 목적의 여객인원은 국가관리 무역항이 더 많은 것으로 조사되었다.

〈그림 3-9〉 무역항내 여객선 이용 현황



국가관리 무역항 중에서는 목포항이 총 1,041천 명(일반인 674천 명, 64.7%), 인천항 409천 명(일반인 274천 명, 67.0%), 여수항 230천 명(일반인 125천 명, 36.4%) 등의 순으로 나타나 국가관리 무역항 중 일반 관광객의 여객선 이용이 가장 많은 항만은 목포항인 것으로 나타났다.

또한, 지방관리 무역항의 경우 완도항 749천 명(일반인 580천 명, 77.4%), 제주항 652천 명(일반인 632천 명, 97.0%), 통영항 536천 명(일반인 435천 명,

7) 2015년 운항 기항지별 승객현황(한국해운조합) 자료를 기준으로 각 항만별 여객인원을 산출

81.2%) 등의 순으로 조사되어 지방관리 무역항 중 일반 관광객의 여객선 이용이 가장 많은 항만은 제주항인 것으로 나타났다.

〈표 3-4〉 무역항내 여객선 이용객 현황

구 분	항 명	여객인원 계	일반인	도서민
국가관리항	경인항	-	-	-
	인천항	408,628	274,114	134,514
	평택당진항	-	-	-
	대산항	-	-	-
	장항항	-	-	-
	군산항	86,849	61,555	25,294
	목포항	1,041,475	673,817	367,658
	여수항	229,574	125,101	104,473
	광양항	-	-	-
	마산항	-	-	-
	부산항	-	-	-
	울산항	-	-	-
	포항항	161,077	116,672	44,405
	동해묵호항	59,825	57,342	2,483
지방관리항	서울항	-	-	-
	태안항	-	-	-
	보령항	-	-	-
	완도항	748,731	580,011	168,720
	하동항	-	-	-
	삼천포항	24,001	22,588	1,413
	통영항	535,692	434,946	100,746
	고현항	-	-	-
	옥포항	-	-	-
	장승포항	-	-	-
	진해항	-	-	-
	호산항	-	-	-
	삼척항	-	-	-
	옥계항	-	-	-
	속초항	-	-	-
	제주항	652,200	631,740	50,460
	서귀포항	-	-	-

자료: 2015년 운항 기항지별 승객현황(한국해운조합)

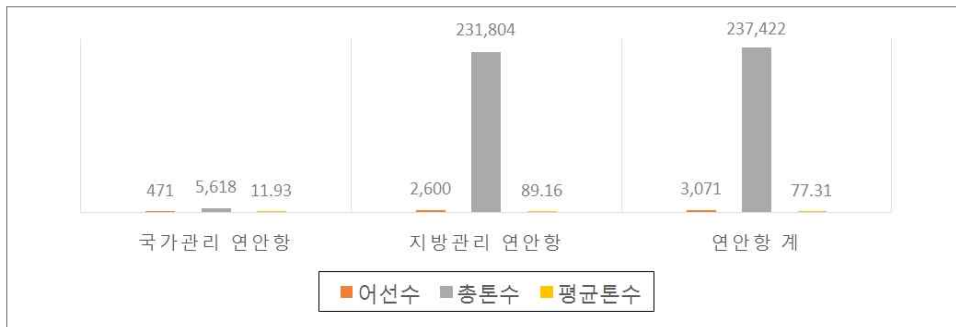
## 2. 연안항내 어항구 이용 현황

### 1) 어선 이용 현황

연안항 중 어선이 선적을 두고 있는 항만은 29개 항 중 25개 항만으로 대부분의 연안항을 어선이 이용하고 있으며, 연안항에 선적을 둔 어선은 3,071척이며, 총톤수는 232,803.4톤으로 적당 평균 톤수는 77.3톤으로 조사되었다.

연안항의 적당 평균 톤수가 무역항에 비해 상당히 높은 이유는 지방관리 연안항 중 부산남항의 경우 대형선망어업이나 대형트롤어업 등을 업종으로 하는 대형 어선 및 국내 원양어선이 선적을 두고 있기 때문이며, 부산남항을 제외할 경우 연안항의 적당 평균 톤수는 10.3톤으로 무역항에 비해서는 다소 규모가 작은 어선인 것으로 나타났다.

〈그림 3-10〉 연안항내 재적어선 현황



이 중 국가관리 연안항을 선적항으로 둔 어선은 471척, 총톤수는 5,617.9톤으로 적당 평균 톤수는 11.9톤이며, 지방관리 연안항을 선적항으로 하는 어선은 2,600척, 총톤수는 231,804톤, 적당 평균 톤수는 89.2톤으로 무역항 및 국가관리 연안항에 비해 압도적으로 규모가 큰 것으로 나타났다. 이는 앞서 언급한 바와 같이 부산남항의 대형어선 및 원양어선으로 인한 것으로 부산 남항을 제외한 지방관리 연안항으로 분류할 경우 적당 평균 톤수는 10.0톤으로 국가관리 연안항의 재적어선 규모와 거의 비슷한 것으로 분석되었다.

〈그림 3-11〉 연안항내 재적어선 현황(부산남항을 제외할 경우)



연안항의 항별 평균 재적어선 수는 123척으로 나타났으며, 국가관리 연안항은 항만당 평균 52척, 지방관리 연안항의 경우에는 항만당 평균 163척이 이용하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 연안항의 재적어선 현황은 지방관리 연안항에 선적을 둔 어선이 더 많은 것으로 나타났다.

〈그림 3-12〉 연안항의 항당 평균 재적어선 현황



이 경우에도 부산남항을 포함할 경우 연안항의 어선이용 추세에 왜곡이 생길 수 있기 때문에, 부산남항을 제외할 경우, 연안항의 항당 평균 재적어선 수는 123척에서 101척으로 감소되며, 평균 톤수도 77.3톤에서 10.3톤으로 감소되는 것으로 나타나 국가관리 연안항과 재적어선 이용 추세는 비슷한 것으로 나타났다.



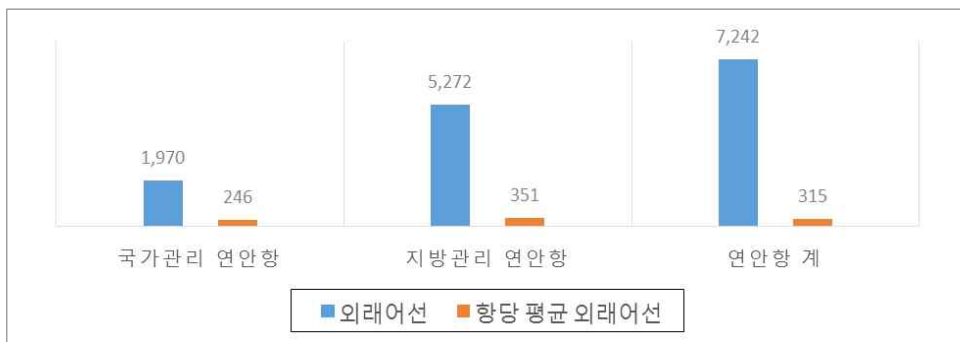
〈그림 3-13〉 연안항의 항당 평균 재적어선 현황(부산남항을 제외할 경우)



연안항의 항만별 연간 외래어선 이용실적을 살펴보면 2014년 연간 실적은 7,242척의 외래 어선이 연안항을 이용하였으며, 그중 국가관리 연안항의 연간 외래어선 입출항 실적은 1,970척이며, 지방관리 연안항의 연간 외래어선 입출항 실적은 5,272척으로 지방관리 연안항의 외래어선 입출항 실적이 더 높은 것으로 조사되었다.

또한 항만별 평균 외래어선을 살펴보면 국가관리 연안항은 항만별 연간 평균 246척이 이용하였으며, 지방관리 연안항은 항만별 연간 평균 351척이 이용하고 있는 것으로 조사되었다. 국가관리 연안항 중에서는 흑산도항의 외래어선 이용척수가 가장 많았으며, 지방관리 연안항에서는 구룡포항에서의 외래어선 이용척수가 가장 많은 것으로 나타났다.

〈그림 3-14〉 연안항내 외래어선 이용 현황



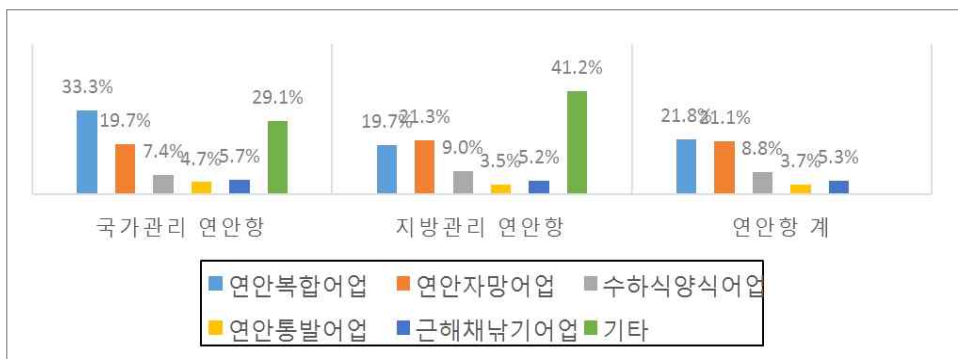
연안항의 경우에도 재적어선의 업종에 대한 분석 결과, 무역항의 재적어선 업종 형태와 비슷한 결과를 보이고 있다. 연안항의 경우에도 연안복합어업, 연안자망어업, 수하식양식어업, 연안통발어업, 근해 채낚기어업이 대부분을 차지하고 있다.

연안항의 경우 상위 5개 업종이 60.7%를 차지하여 무역항에 비해서는 다소 낮은 비중을 보이고 있으나 이는 지방관리 연안항 중 부산남항의 경우 원양어업 및 대형어업 어선의 비중이 높은 때문인 것으로 보인다.

국가관리 연안항의 경우 연안복합어업 어선이 33.3%, 연안자망어업이 19.7%, 수하식양식어업이 7.4%로 상위를 차지하고 있으며, 그 외 근해채낚기어업 5.7%, 연안통발어업 4.7%, 그 외 68개 기타 업종이 29.1%를 차지하고 있다.

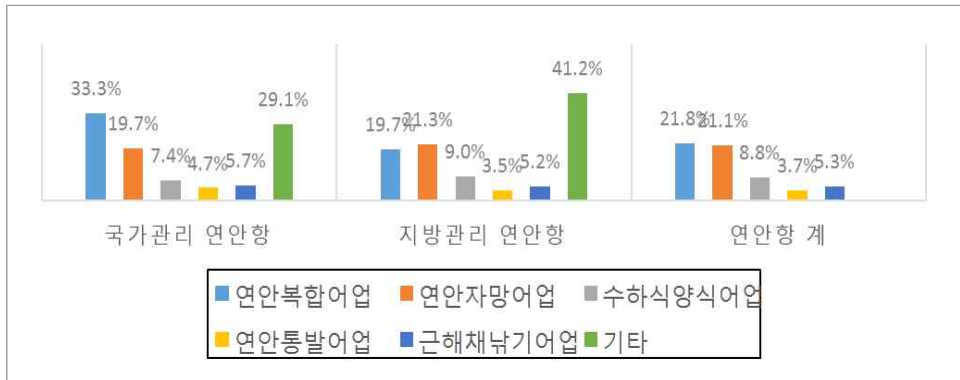
지방관리 연안항의 경우 연안자망어업 어선이 21.3%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 연안복합어업 19.7%, 수하식양식어업이 9.0%로 상위를 차지하고 있다. 그 외 기타 어업이 41.2%를 차지하고 있는데 이는 앞서 기술한 바와 같이 부산남항의 재적어선 업종 형태에 기인한 것으로 분석된다.

〈그림 3-15〉 연안항내 이용어선 업종 현황



따라서, 지방관리 연안항 중 부산남항을 제외한 업종별 재적어선 비중을 살펴 보면, 연안자망어업 어선이 28.1%, 연안복합어업 25.3% 수하식양식어업 12.0% 등의 순으로 나타나며, 기타 어업의 비중이 25.1%로 무역항 및 국가관리 연안항의 업종 추이와 비슷한 경향을 나타내고 있다.

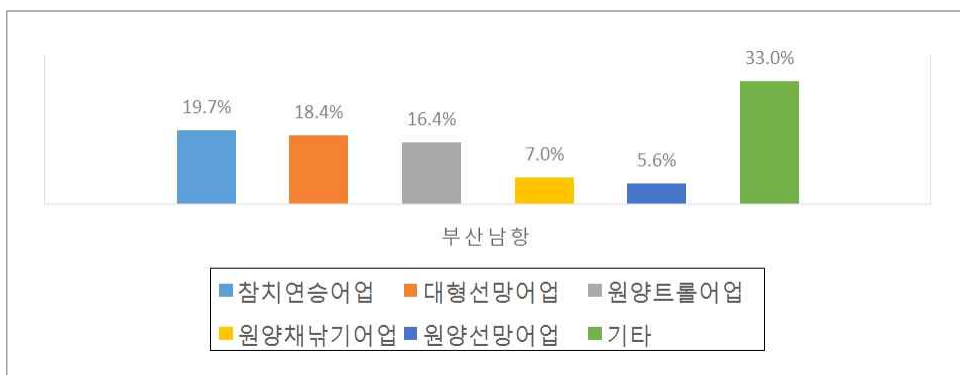
〈그림 3-16〉 연안항내 이용어선 업종 현황(부산남항을 제외할 경우)



또한, 지방관리 연안항의 경우 무역항 및 국가관리 연안항의 업종 추이와 다르게 연안자망어업 어선의 비중이 가장 높으며, 연안복합어업, 수하식양식어업 등의 순으로 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

대형어선 및 원양어선이 주로 이용하는 부산남항의 경우는 별도로 재적어선에 대한 업종을 분석하였으며, 이는 무역항 및 타 연안항과는 업종의 비중 추이가 전혀 다른 것으로 나타났다. 부산남항은 참치연승어업 어선이 19.7%로 가장 높았으며, 대형선망어업 18.4%, 원양트롤어업 16.4%, 원양채낚기어업 7.0%, 원양선망어업 5.6% 등의 순으로 조사되었다.

〈그림 3-17〉 부산남항내 이용어선 업종 현황



〈표 3-5〉 연안항 어선이용 현황

항명	재적어선 수	재적어선 톤수	척당 평균 톤수	연간 외래어선
용기포항	34	98.45	2.90	28
연평도항	50	574.03	11.48	7
흑산도항	85	391.06	4.60	674
거문도항	22	130.36	5.93	283
국도항	-	-	-	-
후포항	140	2,554.96	18.25	497
울릉항	20	95.42	4.77	43
추자항	110	1,725.88	15.69	163
화순항	9	44.45	4.94	275
가거항리항	1	3.28	3.28	-
상왕등도항	-	-	-	-
대천항	364	3,732.57	10.25	562
비인항	143	527.00	3.69	-
송공항	274	305.89	1.12	87
홍도항	47	101.41	2.16	73
진도항	8	55.12	6.89	108
땅끝항	-	-	-	-
화흥포항	51	88.25	1.73	22
신마항	4	11.27	2.82	49
녹동신항	29	65.80	2.27	16
나로도항	79	349.99	4.43	471
중화항	-	-	-	-
부산남항	646	212,323.61	328.67	602
구룡포항	315	5,582.15	17.72	1,134
강구항	121	1,899.01	15.69	237
주문진항	226	2,377.53	10.52	175
애월항	31	103.49	3.34	147
한림항	155	2,903.69	18.73	778
성산포항	107	1,377.54	12.87	811

자료: 2014년 어선등록원부 및 어선 입출항 정보(해양수산부 내부자료)

〈표 3-6〉 연안항 재적어선 업종 현황

항명	연안 복합어업	연안 자망어업	수하식 양식어업	연안 통발어업	근해 채낚기어업	기타
용기포항	24	1	2	2	-	5
연평도항	9	19	5	5	-	12
흑산도항	24	6	23	1	-	31
거문도항	11	1	1	1	-	8
후포항	3	60	1	12	25	39
울릉항	12	6	-	1	-	1
추자항	66	-	2	-	1	41
화순항	8	-	-	-	1	-
가거항리항	-	-	1	-	-	-
대천항	62	132	4	20	-	146
비인항	34	52	27	1	-	29
송공항	58	17	122	2	-	75
홍도항	20	5	10	-	-	12
진도항	1	-	3	1	-	3
화흥포항	8	2	36	-	-	5
신마항	4	-	-	-	-	-
녹동신항	4	-	22	-	-	3
나로도항	39	27	-	4	-	9
부산남항	17	6	1	25	16	581
구룡포항	13	159	4	8	66	65
강구항	2	61	1	5	13	39
주문진항	55	94	5	26	26	20
애월항	31	-	-	-	-	-
한림항	90	-	-	-	7	58
성산포항	74	-	-	-	7	26

자료: 2014년 어선등록원부(해양수산부 내부자료)

## 2) 수산물 위판 현황

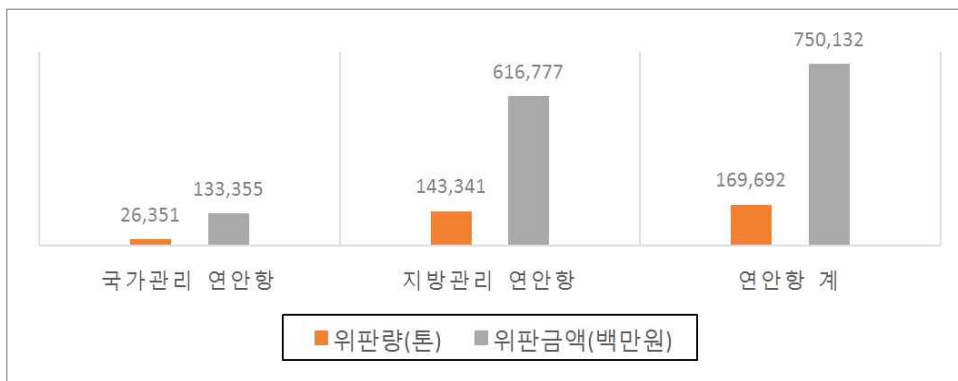
연안항 중 위판을 실시하고 있는 항만은 29개 항만 중 13개 항만으로 약 45%의 항만에서 위판실적이 나타나고 있으며, 총위판량은 169,692톤, 위판금액은 7,500억 수준으로 무역항에 비해서는 다소 낮은 것으로 나타났다.

국가관리 연안항 중 위판실적이 있는 항만은 4개 항으로 총위판량은 26,351톤, 위판금액은 약 1,330억 원 수준이며, 지방관리 연안항 중 위판실적이 있는 항만은 9개항으로 총위판량은 143,341톤, 위판 금액은 약 6,170억 원 수준으로 지방관리 연안항에서의 수산물 위판 실적이 더 높은 것으로 조사되었다.

항만별 위판실적을 살펴보면, 국가관리 연안항에서는 후포항(위판량 20,277톤, 위판금액 80,979백만 원)에서 대부분의 위판이 이루어지고 있었으며, 지방관리 연안항에서는 부산남항(위판량 44,821톤, 위판금액 139,853백만 원), 구룡포항(위판량 26,037톤, 위판금액 79,961백만 원) 등의 순으로 나타났다.

단, 연안항의 경우 한림항(위판량 19,345톤, 위판금액 131,157백만 원), 대천항(위판량 16,101톤, 위판금액 101,156백만 원)이 구룡포항에 비해 위판량은 떨어지나 위판금액은 더 높은 것으로 조사되었다.

〈그림 3-18〉 연안항내 수산물 위판 현황



〈표 3-7〉 연안항내 위판장별 수산물 위판 현황

항명	조합명	위판장명	위판량(톤)	위판금액(백만 원)
흑산도항	신안	흑산도	3,456	30,538
거문도항	거문도	거문도	1,688	16,581
후포항	후포	후포	20,277	80,979
추자항	추자도	추자항	950	5,257
대천항	보령	선어	11,098	48,694
		활어	1,717	24,854
		건어	1,387	8,199
	대천서부	대천항	1,899	19,049
송공항	신안	송공	13,649	13,624
나로도항	나로도	나로도	785	9,224
부산남항	부산	자갈치	34,730	92,056
		남포동	5,818	34,109
	제12구잠수기	본소	4,273	13,688
구룡포항	구룡포	활어	4,776	21,418
		선동	6,901	14,710
		트롤	12,472	26,451
		잡어	1,888	17,382
강구항	강구	강구	8,940	24,762
주문진항	강릉	주문진항	5,579	32,019
한림항	한림	제1위판	9,673	65,579
		제2위판	9,672	65,578
성산포항	성산포	본소	4,042	42,511
	성산포	제2위판장	4,042	42,510

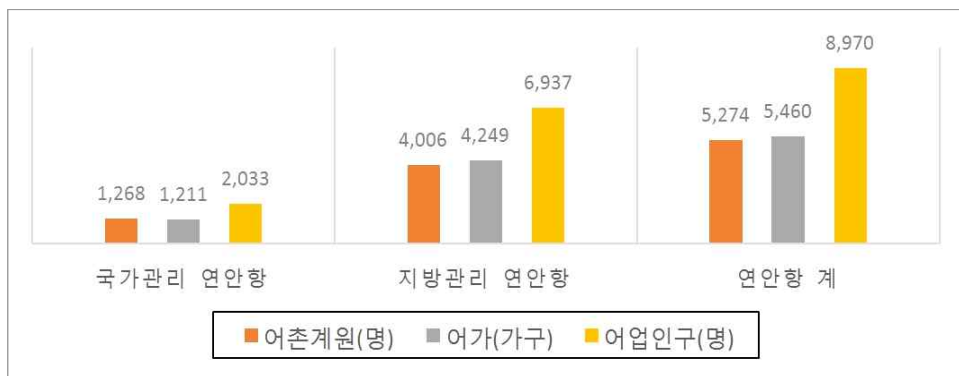
자료: 2015년 위판장별 위판실적(수협중앙회)

### 3) 이용 어촌계 현황

연안항을 이용하는 어촌계는 총 53개 어촌계로 무역항을 어촌계에 비해 약 2.5배 정도 많은 것으로 조사되었으며 어촌계원은 5,274명, 어가 수는 5,460가구, 어업인구는 8,970명으로 나타났다.

그중 국가관리 연안항을 이용하는 어촌계의 계원 수는 1,268명, 어가 수는 1,211가구, 어업인구는 1,211명이며, 지방관리 연안항을 이용하는 어촌계의 계원 수는 5,274명, 어가 수 4,249가구, 어업인구는 8,970명으로 지방관리 연안항을 이용하는 어업인구가 더 많은 것으로 조사되었다.

〈그림 3-19〉 연안항내 이용 어촌계 현황

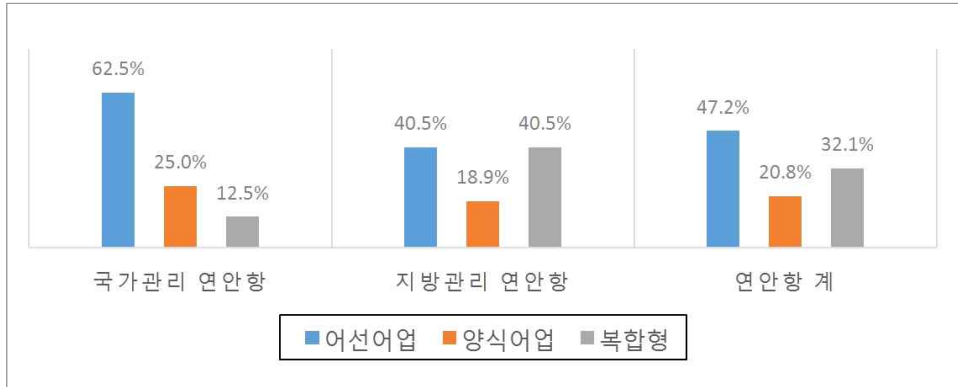


연안항을 이용하는 어촌계의 종사유형을 살펴보면 어선어업 비중이 47.2%로 가장 많은 유형을 차지하고 있으며, 복합형 어촌계 32.1%, 양식어업 어촌계 20.8%의 순으로 나타나 무역항을 이용하는 어촌계에 비해 복합형 및 양식어업 유형이 상대적으로 많은 것으로 조사되었다.

국가관리 연안항을 이용하는 어촌계는 어선어업이 62.5%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며 양식어업 25.0%, 복합형 12.5% 순이며, 지방관리 연안항을 이용하는 어촌계는 어선어업 및 복합형이 40.5%로 같은 비중이며 양식어업이 18.9%의 순으로 나타나 지방관리 연안항의 경우 국가관리 연안항에 비해 상대적으로 복합형 유형이 많은 것으로 나타났다.

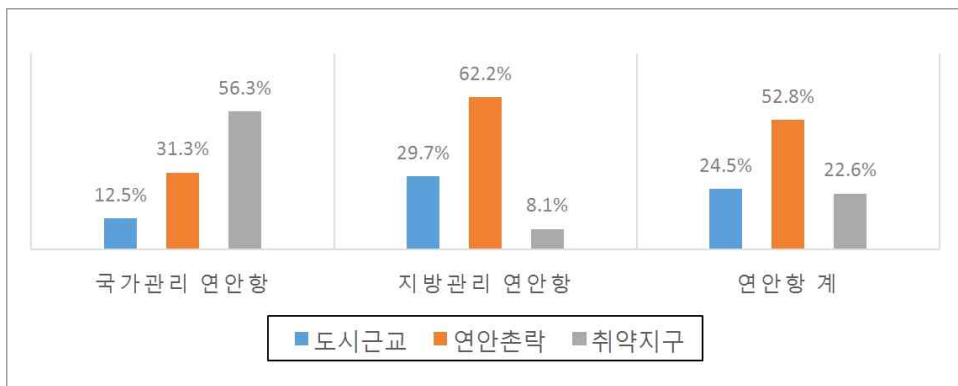


〈그림 3-20〉 연안항내 이용 어촌계의 종사유형



또한, 연안항을 이용하는 어촌계를 입지유형으로 분류하면 연안촌락 유형의 어촌계가 52.8%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 도시근교 24.5%, 취락지구 22.6%로 무역항 이용 어촌계에 비해서는 연안촌락 및 취락지구 어촌계의 유형이 상대적으로 높은 것으로 나타났다. 이는 무역항에 비해 연안항의 배후도심 개발이 상대적으로 낮아서 입지유형에서 차이가 나는 것으로 판단된다.

〈그림 3-21〉 연안항 이용 어촌계의 입지유형



#### 4) 방문객 현황

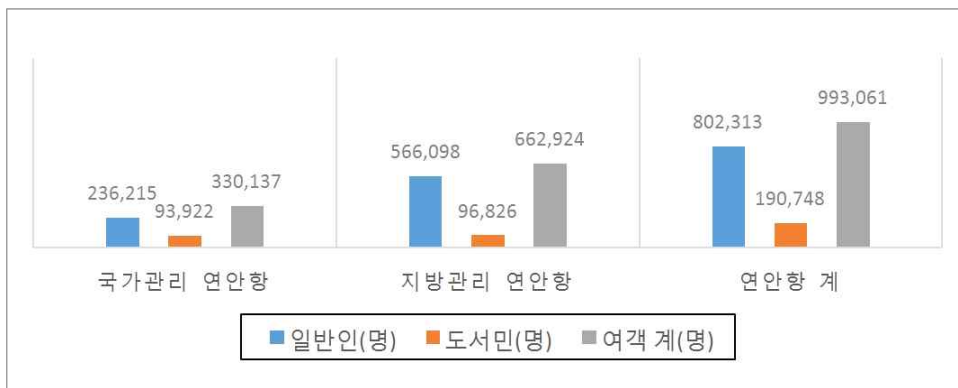
연안항을 이용한 총여객인원은 993천 명으로 이 중 도서민은 191천 명, 일반 관광객은 802천 명으로 집계되어 여객선의 개설 항로 및 여객선 이용인원은 무역항의 약 25% 정도의 수준인 것으로 집계되었다.

이 중 국가관리 연안항의 여객인원은 총 330천 명으로 도서민이 94천 명, 일반 관광객은 236천 명으로 전체의 71.5%를 차지하고 있으며, 지방관리 연안항의 여객인원은 총 663천 명으로 도서민이 97천 명 일반 관광객은 566천 명으로 지방관리 연안항 여객인원의 85.4%를 차지하고 있어 관광 목적의 여객인원은 지방관리 연안항을 더 많이 이용하는 것으로 조사되었다.

국가관리 연안항 중에서는 흑산도항이 총 183천 명(일반인 144천 명, 78.7%), 거문도항 68천 명(일반인 52천 명, 76.5%), 연평도항 47천 명(일반인 18천 명, 38.3%) 등의 순으로 나타나 국가관리 연안항 중 일반 관광객의 여객선 이용이 가장 많은 항만은 흑산도항인 것으로 나타났다.

또한, 지방관리 연안항의 경우 대천항 210천 명(일반인 144천 명, 68.6%), 홍도항 155천 명(일반인 147천 명, 94.8%), 녹동신항 116천 명(일반인 95천 명, 81.9%) 등의 순으로 조사되어 지방관리 연안항 중 일반 관광객의 여객선 이용이 가장 많은 항만은 홍도항인 것으로 나타났다.

〈그림 3-22〉 연안항내 여객선 이용 현황



〈표 3-8〉 연안항내 여객선 이용객 현황

구 분	항 명	여객인원 계	일반인	도서민
국가관리항	용기포항	-	-	-
	연평도항	46,475	18,237	28,508
	흑산도항	189,949	144,061	38,888
	거문도항	68,346	51,643	16,703
	국도항	-	-	-
	후포항	3,033	3,023	10
	울릉항	-	-	-
	추자항	29,064	19,251	9,813
	화순항	-	-	-
	가거항리항	-	-	-
	상왕등도항	-	-	-
지방관리항	대천항	210,329	143,651	66,678
	비인항	-	-	-
	송공항	-	-	-
	홍도항	155,158	146,758	8,400
	진도항	-	-	-
	땅끝항	-	-	-
	화흥포항	-	-	-
	신마항	-	-	-
	녹동신항	115,847	95,235	20,612
	나로도항	19,588	18,452	1,136
	중화항	-	-	-
	부산남항	52,588	52,588	-
	구룡포항	-	-	-
	강구항	-	-	-
	주문진항	-	-	-
	애월항	-	-	-
	한림항	-	-	-
	성산포항	109,414	109,414	-

자료: 2015년 운항 기항지별 승객현황(한국해운조합)

### 3. 종합

상기에서 분석한 결과를 종합하면 <표 3-9>와 같다.

<표 3-9> 무역항 및 연안항내 어항구 이용실적

구분	무역항		연안항	
	국가관리	지방관리	국가관리	지방관리
재적어선	3,046	2,733	471	1,954
톤수	43,989	38,655	5,618	19,481
평균 톤수	14.44	14.14	11.9	10.0
외래어선척수	4,263	5,435	1,970	5,272
수산물위판현황(톤)	101,478	147,817	26,351	143,341
위판금액(백만원)	473,137	593,424	133,355	616,777
이용어촌계원	1,231	1,562	1,268	4,006
어가	2,021	2,064	1,211	4,249
어업인구	3,516	4,643	2,003	6,937
여객선이용(천 명)	1,987	1,960	330	663

항만 내 어항구를 이용하는 어선은 8,850척, 총톤수는 320,065.8톤으로 척당 평균 톤수는 36.2톤이다. 이 중 무역항에 선적을 둔 어선은 5,779척이며, 총톤수는 82,643.6톤, 척당 평균 톤수는 14.3톤으로 조사되었다. 국가관리 무역항의 재적어선 척수는 234척 평균 톤수는 14.4톤이며 지방관리 무역항의 재적어선척수는 248척이면 평균 톤수는 14.1톤이다. 무역항내 외래어선 이용은 연간 9,698척인데 국가관리 무역항이 4,263척, 지방관리 무역항이 418척이다. 한편 연안항의 경우 선적을 둔 어선은 3,071척이며, 총톤수는 232,803.4톤으로 척당 평균 톤수는 77.3톤이다. 여기서 대형 원양어선이 정박하고 있는 부산남항을 제외하는 경우 척당 평균 톤수는 10.3톤이다. 연안항의 경우 국가관리 연안항을 선적항으로 둔 어선은 471척, 총톤수는 5,617.9톤으로 척당 평균 톤수는 11.9

톤이며, 지방관리 연안항을 선적항으로 하는 어선은 1,954척, 총톤수는 19,4814톤으로 척당 평균 톤수는 10.0톤(부산남항 제외)이다. 연안항의 평균 재적어선수는 123척으로 국가어항의 평균 재적어선 수보다 높은 것으로 분석되었다. 특히 지방관리연안항의 경우 163척에 달했다. 연안항의 외래어선 이용척수는 7,274척으로 국가관리연안항은 1,970척, 지방관리연안항은 5,772척으로 분석되었다.

무역항 중 위판을 실시하고 있는 항만은 31개 항만 중 17개 항만으로 총 위판량은 249,295톤, 위판금액은 1조 665억원 정도이다. 연안항 중 위판을 실시하고 있는 항만은 29개 항만 중 13개 항만으로 총 위판량은 169,692톤, 위판금액은 7,500억 수준이다.

무역항을 이용하고 있는 어촌계는 총 20개 어촌계로 어촌계원은 2,793명, 어가 수는 4,085가구, 어업인구는 8,159명 등으로 나타났다. 연안항을 이용하는 어촌계는 총 53개 어촌계로 무역항을 어촌계에 비해 약 2.5배 정도 많은 것으로 조사되었으며 어촌계원은 5,274명, 어가 수는 5,460가구, 어업인구는 8,970명으로 나타났다.

무역항을 이용하는 어촌계를 도시근교, 연안촌락, 취락지구 등의 입지유형으로 분류하면 대부분의 어촌계는 도시근교(75%)에 해당하고 있으며, 연안촌락은 약 20%, 취락지구는 5%로 거의 없는 것으로 나타났다. 반면에 연안항을 이용하는 어촌계를 입지유형으로 분류하면 연안촌락 유형의 어촌계가 52.8%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 도시근교 24.5%, 취락지구 22.6%로 무역항 이용 어촌계에 비해서는 연안촌락 및 취락지구 어촌계의 유형이 상대적으로 높은 것으로 나타났다.

무역항을 이용한 총여객인원은 3,948천 명으로 이 중 도서민은 970천 명, 도서관광을 위한 관광객은 2,978천 명으로 집계되었다. 연안항을 이용한 총여객인원은 993천 명으로 이 중 도서민은 191천 명, 일반 관광객은 802천 명으로 집계되었다.

## 제4장 어항구 이용 및 제도 관련 설문조사 분석 《

### 1. 설문조사 개요

본 설문조사는 항만 내 어항구에 대한 체계적인 개발 계획 수립 및 관리를 위한 정책을 수립하기 위해 실시되었다. 대상은 정책수립자와 어항을 이용하는 이용자로 하였으며, 정책수립자는 지역별 할당 추출, 이용자는 무역항 및 연안항에 대해 할당 추출을 하였다. 설문내용은 항만 내 어항구 이용 만족도 조사 및 제도에 관한 사항이다. 본 설문조사의 개요는 <그림 4-1>과 같다.

<그림 4-1> 설문조사 개요

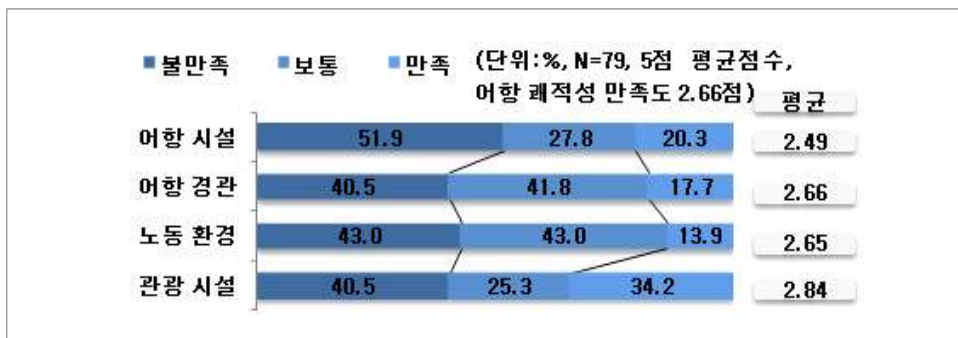
	정책수립자	이용자
조사 대상	<ul style="list-style-type: none"> <li>항만·어항 개발 및 관리 공무원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>삼천포항, 대천항, 땅끝항, 주문진항 이용자</li> </ul>
표 본 수	<ul style="list-style-type: none"> <li>73명</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>79명</li> </ul>
조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>구조화된 설문지의 의한 CATI (Computer Aided Telephone Interview) 및 FAX</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>구조화된 설문지의 의한 개별면접조사</li> </ul>
표본 추출	<ul style="list-style-type: none"> <li>지역별 할당 추출</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>무역항, 연안항별 할당 추출</li> </ul>
조사 기간	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017년 4월 20일(목) ~ 2017년 4월 28일(금)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017년 4월 14일(금) ~ 2017년 4월 26일(수)</li> </ul>

## 2. 설문조사 분석

### 1) 만족도 조사

삼천포항, 대천항, 땅끝항, 주문진항을 이용하는 79명의 이용자를 대상으로 어항구 이용 만족도에 대해서는 크게 ‘어항 쾌적성’, ‘수산업 시설’, ‘기타 시설’에 대해서 설문 후, 각 항구에 대한 개발사업의 전반적인 만족도에 대해서 설문하였다. 먼저 ‘어항 쾌적성’은 ‘어항 시설’, ‘어항 경관’의 쾌적한 관리와 ‘노동 환경’, ‘관광 시설’의 쾌적성 4가지에 대한 항목으로 구성되었다. 설문 결과, ‘관광 시설의 쾌적성’이 2.84점으로 가장 높았으며, 특히 땅끝항에서 3.65점으로 가장 높았다. 이어 ‘어항 경관의 쾌적한 관리’가 2.66점, ‘노동 환경의 쾌적성’이 2.65점으로 나타났으며, ‘어항 시설의 쾌적한 관리’가 2.49점으로 가장 낮았다. 특히 삼천포항과 주문진항은 ‘어항 시설의 쾌적한 관리’가 모두 2.05점으로, 다른 항구에 비해 낮은 점수로 나타나 어항 시설에 대한 관리 개선이 필요한 것으로 보인다. ‘어항 쾌적성’에 대한 전반적인 만족도는 2.66점으로 나타났다.

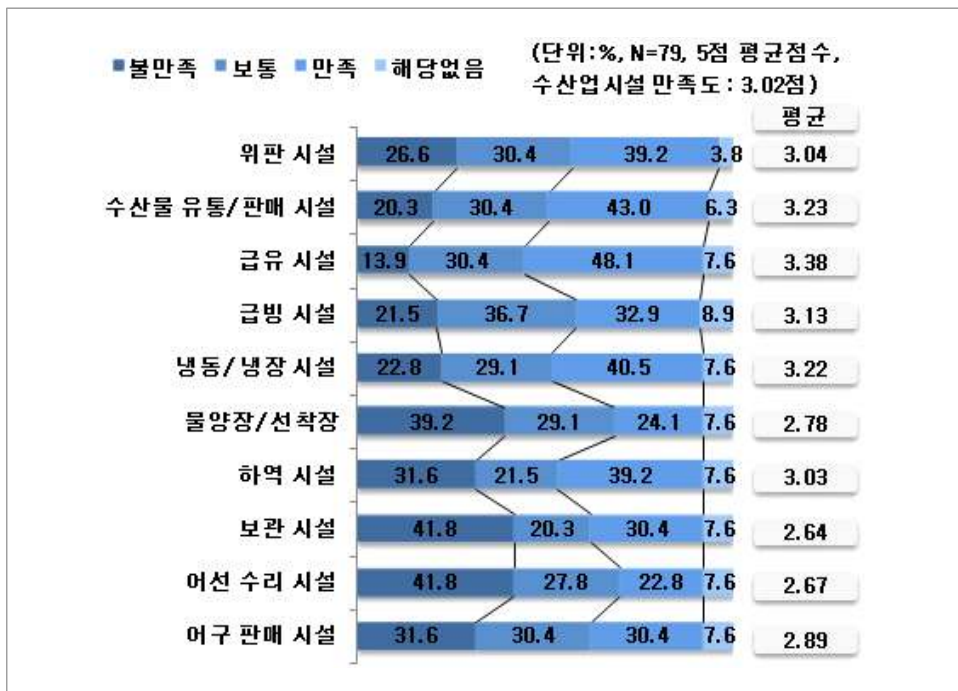
〈그림 4-2〉 어항 쾌적성 만족도



‘수산업 시설’에 대한 이용 만족도를 측정하기 위해서 ‘위판 시설’, ‘수산물 유통/판매 시설’, ‘급유 시설’, ‘급빙 시설’, ‘냉동/냉장 시설’, ‘물양장/선착장’, ‘하역시설(인양기 등)’, ‘어구창고 등 보관시설’, ‘어선 수리 시설’, ‘어구 판매 시설’

10가지 항목에 대해서 설문하였다. 그 결과 ‘급유 시설’에 대한 만족도가 3.38 점으로 수산업 시설 중 가장 높게 나타났다. 특히 삼천포항에서 3.80점으로 가장 높은 점수로 응답되었다. 이어 ‘수산물 유통/판매 시설’이 3.23점, ‘냉동/냉장 시설’이 3.22점, ‘급빙 시설’이 3.13점, ‘위판 시설’이 3.04점, ‘하역 시설’이 3.03점 순으로 나타났으며, ‘어구 판매 시설’이 2.89점, ‘물양장/선착장’이 2.78점, ‘보관 시설’이 2.64점으로 세 항목이 다른 수산업 시설에 비해서 낮은 점수로 나타났다. ‘수산업 시설’에 대한 전반적인 만족도는 3.02점으로 응답되었다. 세부적으로 살펴보면 ‘어구 판매 시설’은 대천항에서 2.26점으로, ‘물양장/선착장’과 ‘보관 시설’은 삼천포항에서 각 2.50점과 2.07점으로 가장 낮게 응답되었다.

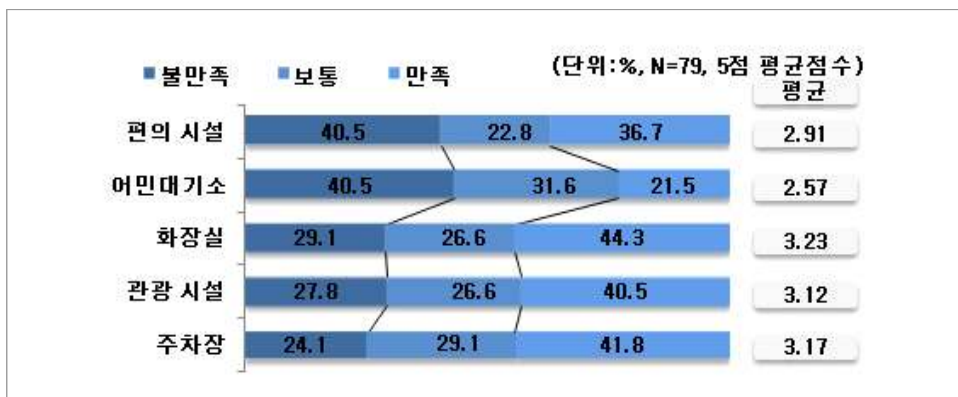
〈그림 4-3〉 수산업 시설 만족도





‘기타 시설’에 대한 만족도는 이용자에게 ‘편의시설 (매점 등)’, ‘어민대기소’, ‘화장실’, ‘관광시설(식당, 숙박업소 등)’, ‘주차장’ 5가지 항목에 대해서 물었다. 그 결과 ‘화장실’이 3.23점으로 가장 높은 점수로 응답되었다. 이어 ‘주차장’이 3.17점, ‘관광 시설’이 3.12점 순으로 나타났으며, ‘편의 시설’이 2.91점, ‘어민 대기소’가 2.57점으로 다른 기타 시설에 비해서 낮게 응답되었다. ‘기타 시설’에 대한 전반적인 만족도는 2.98점이다. 세부적으로 살펴보면 가장 이용 만족도가 높은 ‘화장실’은 땅끝항이 4.55점으로 매우 관리가 잘 되고 있는 것으로 판단된다. 이에 반해 만족도 2.91점의 ‘편의 시설’은 삼천포항에서 2.16점으로, 2.57점의 ‘어민대기소’는 주문진항에서 2.00점으로 만족도가 가장 낮게 나타났다.

〈그림 4-4〉 기타시설 만족도



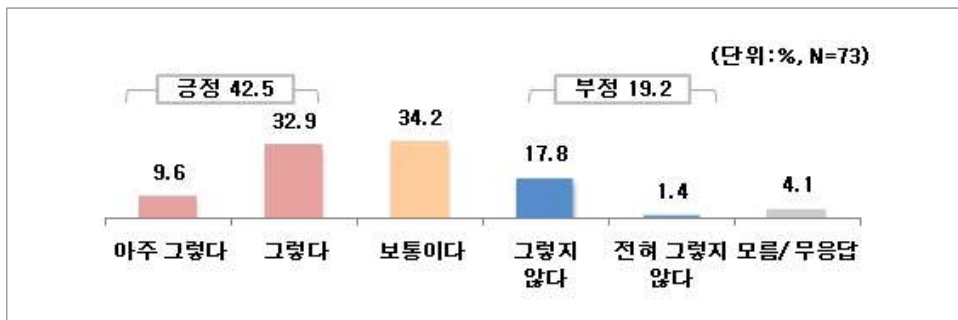
어항구 이용 만족도에 대해서 종합적으로 살펴보면, 어항쾌적성이 2.66점, 수산업시설이 3.02점, 기타시설이 2.98점, 전반적인 만족도가 2.78점으로 나타났다. 특히 어항쾌적성, 수산업시설, 기타시설, 개발사업의 전반적인 만족도가 모두 땅끝항에서 가장 높게 나타난 점이 주목할 만하다. 이에 반해 어항 쾌적성과 수산업 시설 만족도는 주문진항에서, 기타시설과 개발사업의 전반적인 만족도는 삼천포항에서 가장 낮게 나타났다.

## 2) 정책수립자 설문조사 분석

### (1) 연안항내 어항구 개발 효율성

우리나라 연안항내 어항구 개발이 효율적으로 이루어지는지에 대해서 물은 결과 ‘긍정’ 응답이 42.5%로 ‘부정’ 응답 19.2%보다 상대적으로 높게 나타났다.

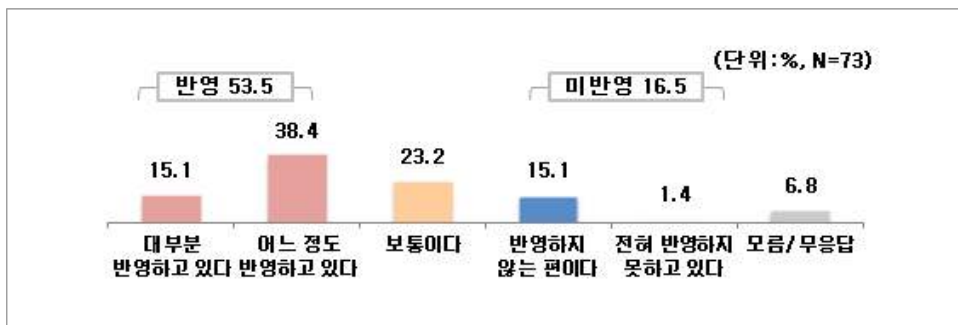
〈그림 4-5〉 연안항내 어항구 개발 효율성(정책수립자)



### (2) 연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도

우리나라 연안항내 어항구의 개발 계획 수립 시 어촌지역의 특성을 얼마만큼 반영하여 수립하는지에 대해서 물은 결과, ‘반영’한다는 응답이 53.5%로 ‘미반영’한다는 응답 16.5%보다 상대적으로 높게 나타났다.

〈그림 4-6〉 연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도(정책수립자)



### (3) 연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도

우리나라 연안항내 어항구의 개발 계획 수립 시 어업인의 의견을 어느 정도 반영하신다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘반영’한다는 응답이 67.1%로 ‘미반영’한다는 응답 8.2%보다 상대적으로 높게 나타났다.

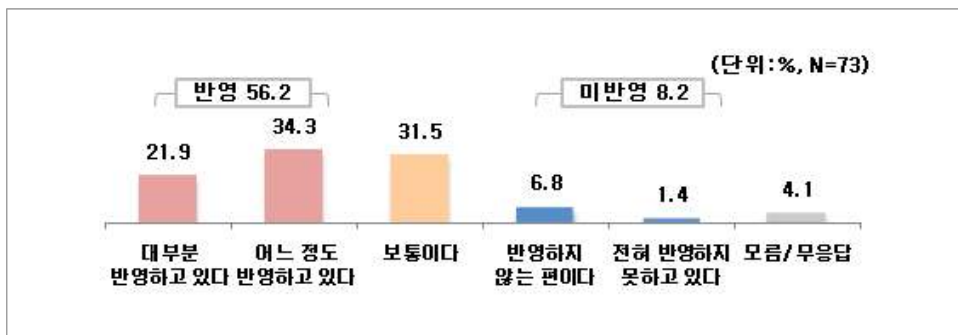
〈그림 4-7〉 연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도(정책수립자)



### (4) 연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도

귀하께서는 우리나라 연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 해당 지역의 관광실태 등을 반영하신다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘반영’한다는 응답이 56.2%로 ‘미반영’한다는 응답 8.2%보다 상대적으로 높게 나타났다.

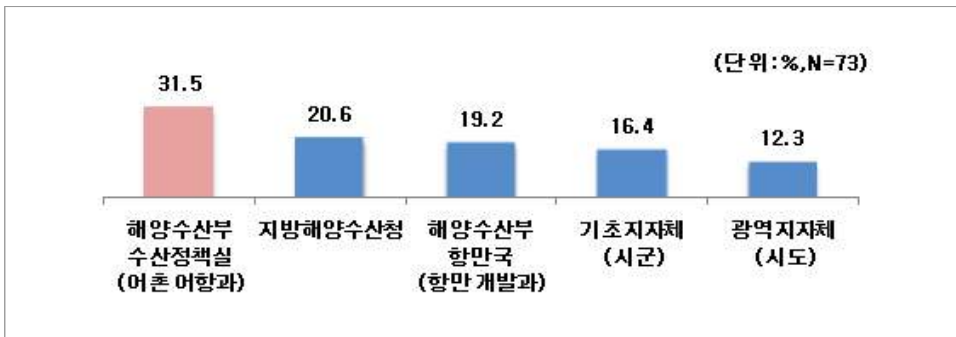
〈그림 4-8〉 연안항내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도(정책수립자)



### (5) 연안항내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체

우리나라 연안항내 어항구 개발 계획을 효율적으로 수립하기 위한 적정 주체는 다음 중 어디라고 생각하는지에 대한 설문 결과, ‘해양수산부 수산정책실(어촌·어항과)’이라는 응답이 31.5%로 다른 응답에 비해 가장 높게 나타났다. 이어 ‘지방해양수산청’이 20.6%, ‘해양수산부 항만국(항만개발과)’ 19.2%, ‘기초지방자치단체(시군)’ 16.4%, ‘광역지역자치단체(시도)’ 12.3% 순으로 나타났다.

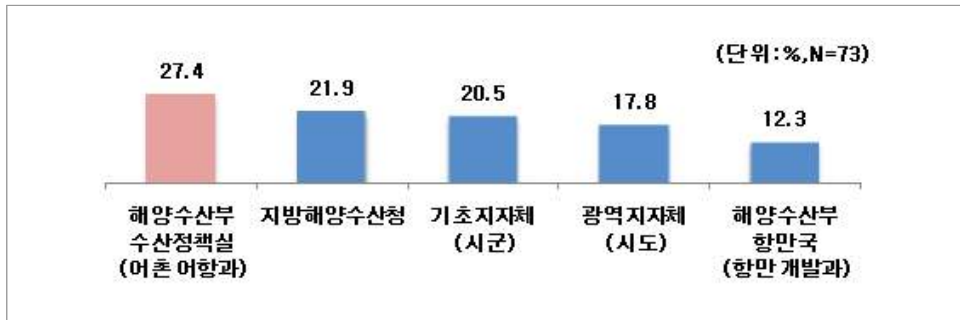
〈그림 4-9〉 연안항내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체(정책수립자)



### (6) 연안항내 어항구 관리 효율적 수행 기관

우리나라 연안항내 어항구 관리를 효율적으로 수행하기 위해서는 다음 중 어떤 기관이 관리를 담당해야 한다고 생각하는지에 대해서 물은 결과, ‘해양수산부 수산정책실(어촌·어항과)’이라는 응답이 27.4%로 다른 응답에 비해 비교적 높게 나타났다. 이어 ‘지방해양수산청’이 21.9%, ‘기초지방자치단체(시군)’ 20.5%, ‘광역지역자치단체(시도)’ 17.8%, ‘해양수산부 항만국(항만개발과)’ 12.3% 순으로 나타났다.

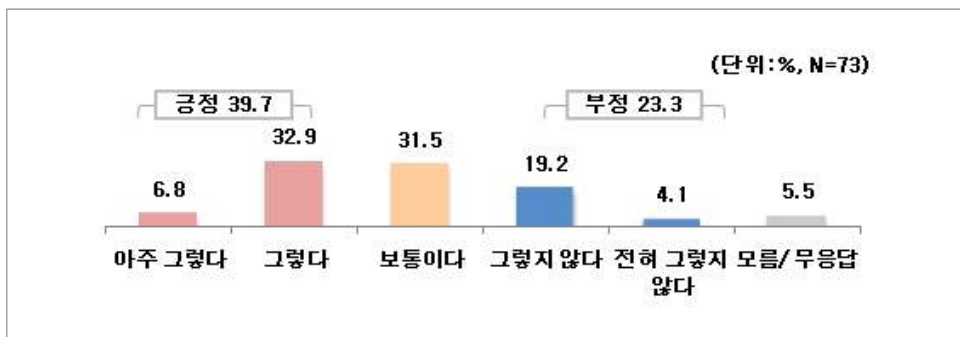
〈그림 4-10〉 연안항내 어항구 관리 효율적 수행 기관(정책수립자)



### (7) 무역항내 어항구 개발 효율성

현재 무역항내 어항구 개발이 효율적으로 이루어진다고 생각하는지에 대해서 묻은 결과, ‘긍정’ 응답이 39.7%로 ‘부정’ 응답 23.3%보다 상대적으로 높게 나타났다.

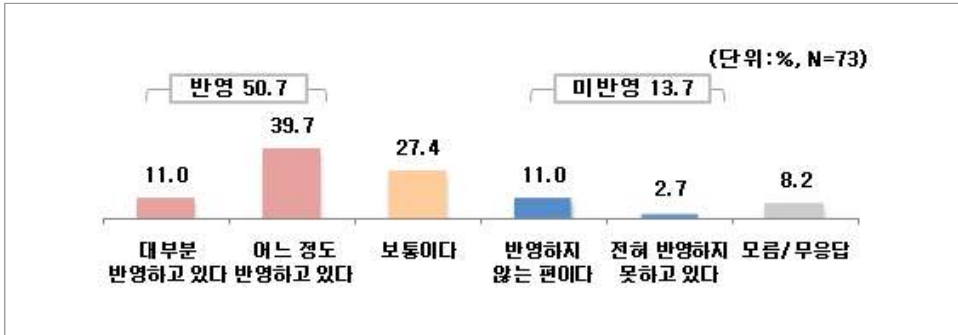
〈그림 4-11〉 무역항내 어항구 개발 효율성(정책수립자)



### (8) 무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도

현재 무역항내 어항구의 개발 계획 수립 시 어촌지역의 특성을 얼마만큼 반영하여 수립한다고 생각하는지에 대해서 묻은 결과, ‘반영’한다는 응답이 50.7%로 ‘미반영’한다는 응답 13.7%보다 매우 높게 나타났다.

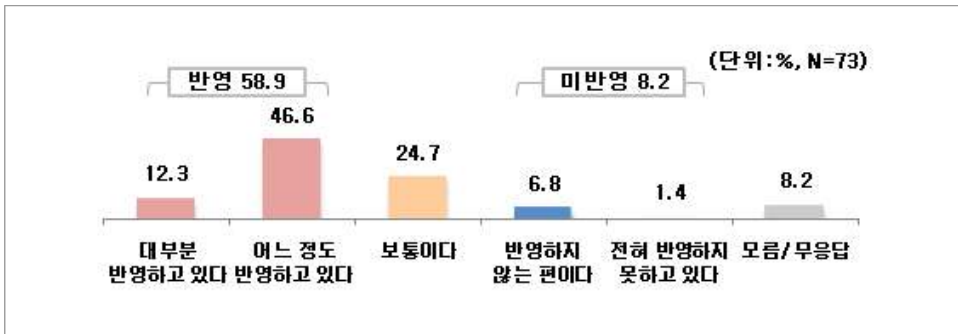
〈그림 4-12〉 무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도(정책수립자)



#### (9) 무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도

무역항내 어항구의 개발 계획 수립 시 어업인의 의견을 어느 정도 반영하신다고 생각하는지에 대해서 물은 결과, ‘반영’한다는 응답이 58.9%로 ‘미반영’한다는 응답 8.2%보다 상대적으로 매우 높게 나타났다.

〈그림 4-13〉 무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도(정책수립자)



#### (10) 무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도

무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 해당 지역의 관광실태 등을 반영하신다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘반영’한다는 응답이 52.1%로 ‘미반영’한다는 응답 16.4%보다 상대적으로 매우 높게 나타났다.

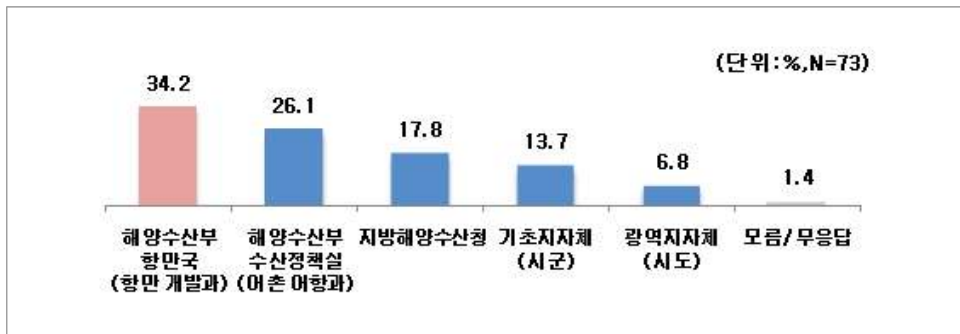
〈그림 4-14〉 무역항내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도(정책수립자)



### (11) 무역항내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체

무역항내 어항구 개발 계획을 효율적으로 수립하기 위한 적정 주체는 다음 중 어디라고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘해양수산부 항만국(항만 개발과)’이라는 응답이 34.2%로 다른 응답에 비해 가장 높게 나타났다. 이어 ‘해양수산부 수산정책실(어촌·어항과)’이 26.1%, ‘지방해양수산청’이 17.8%, ‘기초지방자치단체(시군)’ 13.7%, ‘광역지방자치단체(시도)’ 6.8% 순으로 나타났다.

〈그림 4-15〉 무역항내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체(정책수립자)

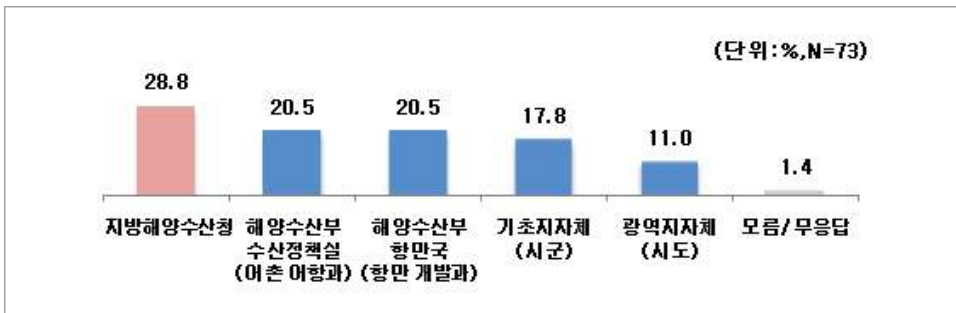


### (12) 무역항내 어항구 관리 효율적 수행 기관

무역항내 어항구 관리를 효율적으로 수행하기 위해서는 다음 중 어떤 기관이

관리를 담당해야 한다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘지방해양수산청’이라는 응답이 28.8%로 다른 응답에 비해 가장 높게 나타났다. 이어 ‘해양수산부 수산정책실(어촌·어항과)’이 20.5%, ‘해양수산부 항만국(항만개발과)’ 20.5%, ‘기초지방자치단체(시군)’ 17.8%, ‘광역지방자치단체(시도)’ 11.0% 순으로 나타났다.

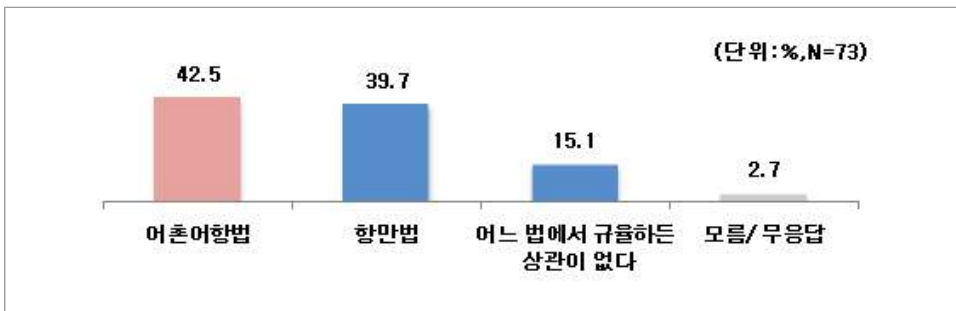
〈그림 4-16〉 무역항내 어항구 관리 효율적 수행 기관(정책수립자)



### (13) 항만 내 어항구 개발 계획 수립 및 관리 규율 법

항만 내 어항구를 효율적으로 개발 관리하기 위해서는 다음 중 어떤 법에서 규율되어야 하는 것이 합리적이라고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘어촌·어항법’이라는 응답이 42.5%, ‘항만법’이라는 응답이 39.7%로 다른 응답에 비해 상대적으로 높게 나타났다.

〈그림 4-17〉 항만 내 어항구 개발 계획 수립 및 관리 규율 법(정책수립자)

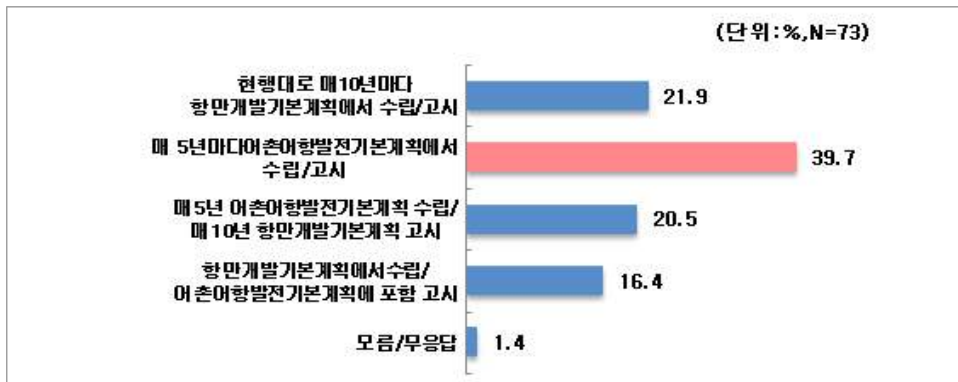




#### (14) 항만 내 어항구 개발 계획 효율적 수행을 위한 적정 방안

항만 내 어항구 개발 계획을 효율적으로 수행하기 위해서는 다음 중 어떠한 방안이 가장 적합하다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘매 5년마다 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립/고시’라는 응답이 39.7%로 다른 응답에 비해 가장 높게 나타났다.

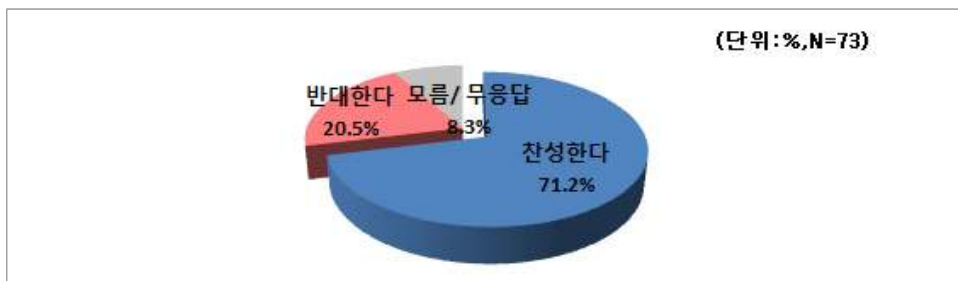
〈그림 4-18〉 항만 내 어항구 개발 계획 효율적 수행 위한 적정 방안(정책수립자)



#### (15) 연안항 국가어항 변경 지정 의견

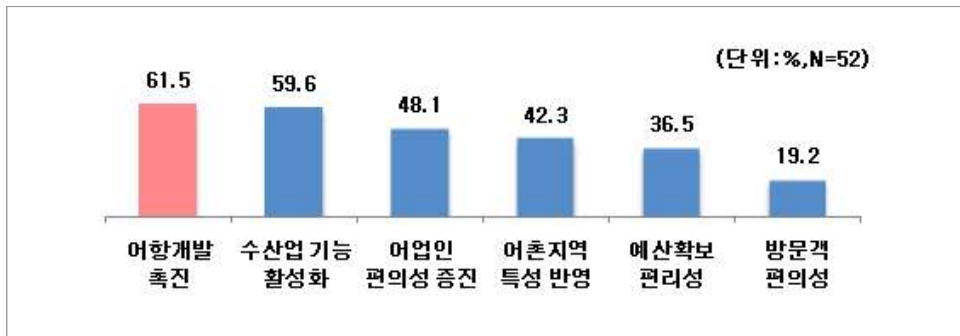
수산업 기능이 활발한 연안항에 대해서 특정 국가어항으로 변경 지정하는 것에 대한 의견을 설문한 결과, ‘찬성한다’는 응답이 71.2%로 ‘반대한다’는 응답 20.5%보다 매우 높게 나타났다.

〈그림 4-19〉 연안항 국가어항 변경 지정 의견(정책수립자)



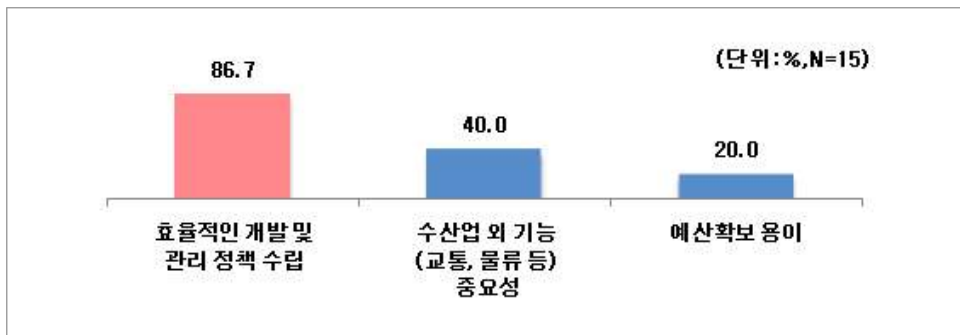
수산업 기능이 활발한 연안항에 대해서 특정 국가어항으로 변경 지정하는 것에 대해 찬성하는 이유에 대해서 설문한 결과, ‘어항개발 촉진’이라는 응답이 61.5%, ‘수산업 기능 활성화’라는 응답이 59.6%로 다른 응답에 비해 상대적으로 높게 나타났다. 이어 ‘어업인 편의성 증진’ 48.1%, ‘어촌지역 특성 반영’ 42.3% 등의 순으로 나타났다.

〈그림 4-20〉 연안항 국가어항 변경 지정 찬성 이유(정책수립자)



수산업 기능이 활발한 연안항에 대해서 특정 국가어항으로 변경 지정하는 것에 대해 반대하는 이유에 대해서 설문한 결과, ‘효율적인 개발 및 관리 정책 수립’이라는 응답이 86.7%로 다른 응답에 비해 가장 높게 나타났다.

〈그림 4-21〉 연안항 국가어항 변경 지정 반대 이유(정책수립자)



## (16) 어항구 개발 및 관리에 대한 건의 사항

(단위 : %)

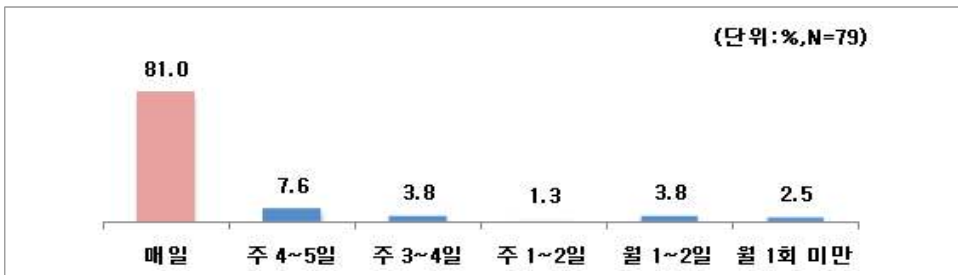
개발 시 어민의 의견을 충분히 반영했으면	3	4.1%
항만은 지자체에서 관리했으면	3	4.1%
개발 및 관리에 필요한 예산을 지원했으면	2	2.7%
개발 시 하위 부서의 의견을 수렴했으면	1	1.4%
방파제 문제 해결에 필요한 예산을 지원했으면	1	1.4%
개발은 정부에서, 관리는 지자체에서 했으면	1	1.4%
어항개발은 지자체에서 지역특성을 감안하여 시행했으면	1	1.4%
항만 관리법에서 필요치 않은 영역은 축소했으면	1	1.4%
수산업 위축 방지를 위해 법 적용을 완화했으면	1	1.4%
개발 계획 시 어촌·어항법에 명시된 어항시설을 반영했으면	1	1.4%
상선과 어선이 구조적으로 충돌되지 않게 했으면	1	1.4%
어항쪽도 관심을 갖고 사업을 진행했으면	1	1.4%
작은 무역항은 인근 어민의 의견을 반영하여 개발했으면	1	1.4%
작은 어선 관리는 지자체 관리했으면	1	1.4%
일반항로 이외는 항만 구역 내 어촌·어항법 적용 효율적 운영 필요	1	1.4%
실제 사용 목적 및 인원을 고려해 관련 법령 개정이 필요	1	1.4%
없다	49	67.1%
모름/ 무응답	6	8.2%
계	73	100.0%

### 3) 이용자 설문조사 분석

#### (1) 어항구 이용 횟수

주문진항, 대천항, 삼천포항, 땅끝항을 이용하는 어업인 등을 대상으로 이용 빈도에 대해서 설문한 결과, ‘매일’이라는 응답이 81.0%로 가장 높았다. 이어 ‘주 4~5일’이라는 응답이 7.6%로 두 번째로 높았다.

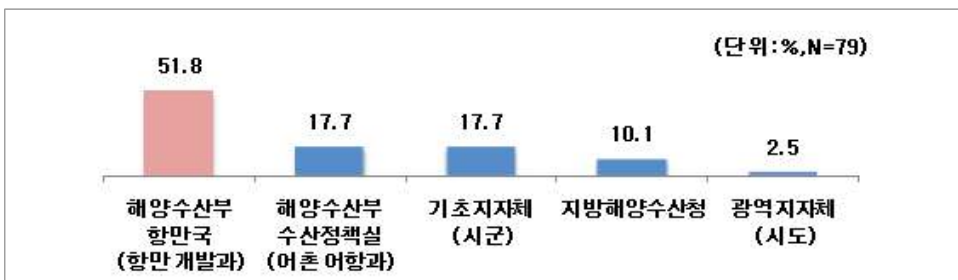
〈그림 4-22〉 어항구 이용 횟수(이용자)



#### (2) 항만 내 어항구 개발 계획 수립 주체

항만 내 어항구 개발 계획을 수립하는 주체가 어디인지에 대해서 이용자들을 대상으로 설문한 결과, ‘해양수산부 항만국(항만개발과)’이 51.9%로 가장 높게 나타났다. 이어 ‘해양수산부 수산정책실(어촌·어항과)’과 ‘기초지자체(시군)’가 17.7%로, ‘지방해양수산청’이 10.1%, ‘광역지자체(시도)’가 2.5% 순으로 응답했다.

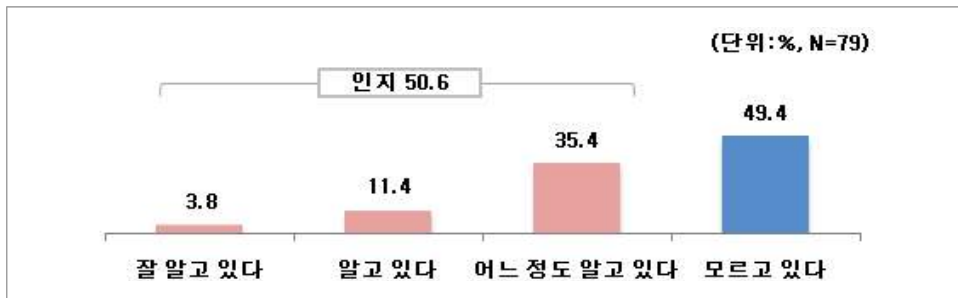
〈그림 4-23〉 항만 내 어항구 개발 계획 수립 주체(이용자)



### (3) 향만 내 어항구 개발 계획 수립 주체 인지도

향만 내 어항구에 대한 개발 계획이 10년 단위로 수립되는 「전국향만개발기본계획」에서 수립되고 있는지에 대해서 설문한 결과, 인지하고 있는 응답자는 50.6%로 나타났다. 세부적으로 ‘잘 알고 있다’는 3.8%, ‘알고 있다’는 11.4%, ‘어느 정도 알고 있다’는 35.4%로 응답되었다. 이에 반해 ‘모르고 있다’는 49.4%이다.

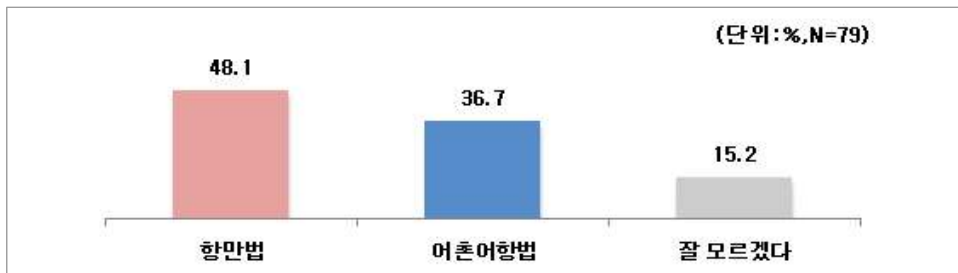
〈그림 4-24〉 향만 내 어항구 개발 계획 수립 주체 인지도(이용자)



### (4) 향만 내 어항구 개발 계획 수립 및 관리 규율 법

향만 내 어항 개발 계획 수립 및 관리는 다음 중 어떤 법에 의해 규율을 받아야 된다고 생각하는지에 대해서 물은 결과, ‘항만법’이 48.1%로 가장 높게 응답되었다. 이어 ‘어촌·어항법’이 36.7%, ‘잘 모르겠다’는 응답이 15.2%로 나타났다.

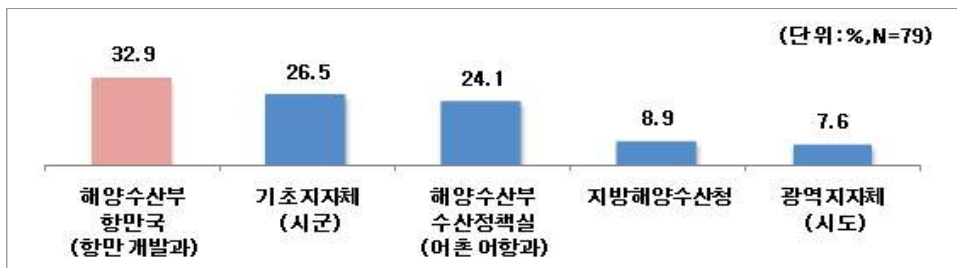
〈그림 4-25〉 향만 내 어항구 개발 계획 수립 및 관리 규율 법(이용자)



### (5) 항만 내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체

항만 내 어항구 개발 계획을 효율적으로 수립하기 위한 적정 주체는 다음 중 어디라고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, 해양수산부 ‘항만국(항만개발과)’이 32.9%로 가장 높게 나타났다. 이어 ‘기초지방자치단체(시군)’이 26.6%, ‘해양수산부 수산정책실(어촌·어항과)’이 24.1%, ‘지방해양수산청’이 8.9%, ‘광역지방자치단체(시도)’ 7.6% 순으로 응답되었다.

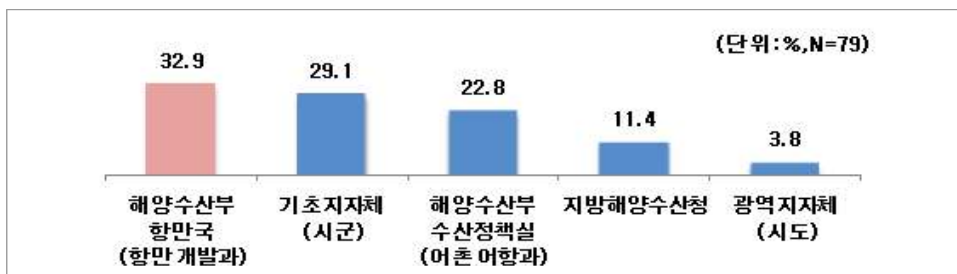
〈그림 4-26〉 항만 내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체(이용자)



### (6) 항만 내 어항구 관리 수행 적정 주체

항만 내 어항구 관리를 효율적으로 수행하기 위해서는 다음 중 어떤 기관이 관리를 담당해야 하는지에 대해서 물은 결과, ‘해양수산부 항만국(항만개발과)’이 32.9%로 가장 높게 나왔다. 이어 ‘기초지방자치단체(시군)’가 29.1%, ‘기초 지방자치단체(시군)’가 29.1%, ‘해양수산부 수산정책실(어촌·어항과)’ 22.8%, ‘지방해양수산청’ 11.4%, ‘광역지방자치단체(시도)’ 3.8% 순으로 응답되었다.

〈그림 4-27〉 항만 내 어항구 관리 수행 적정 주체(이용자)



### (7) 향만 내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도

향만 내 어항구의 개발 계획 수립 시 어촌지역의 특성을 얼마만큼 반영하여 수립된다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘반영’된다는 의견이 35.4%, ‘미반영’된다는 의견이 ‘24.1%’로 나타났다.

〈그림 4-28〉 향만 내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성 반영도(이용자)



### (8) 향만 내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도

향만 내 어항구의 개발 계획 수립 시 어업인의 의견을 어느 정도 반영하신다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘반영’하고 있다는 의견이 34.2%, ‘미반영’하고 있다는 의견이 22.8%로 나타났다.

〈그림 4-29〉 향만 내 어항구 개발 계획 수립 시 어업인 의견 반영도(이용자)



### (9) 항만 내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도

항만 내 어항구의 개발 계획 수립 시 해당 지역의 관광실태 등을 반영한다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘반영’하고 있다는 의견이 31.6%, ‘미반영’하고 있다는 의견이 22.8%로 나타났다.

〈그림 4-30〉 항만 내 어항구 개발 계획 수립 시 관광 실태 반영도(이용자)

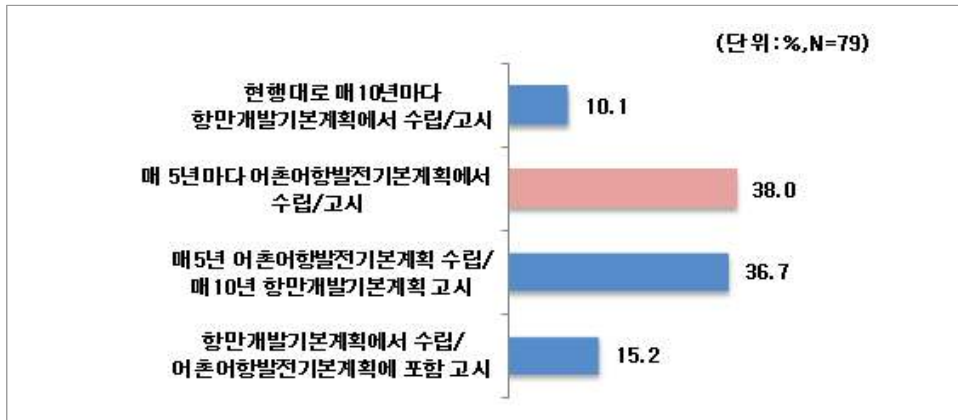


### (10) 항만 내 어항구 개발 계획 효율적 수행 위한 적정 방안

항만 내 어항구 개발 계획을 효율적으로 수행하기 위해서는 다음 중 어떠한 방안이 가장 적합하다고 생각하는지에 대해서 설문한 결과, ‘매 5년마다 수립하는 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하고 고시한다」라는 의견이 38.0%로 가장 높게 나타났다. 이어 ‘매 5년마다 수립하는 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하고 10년마다 「항만기본계획」에 포함시켜 고시한다」가 36.7%, ‘「항만기본계획」에서 수립하고 「어촌·어항발전기본계획」에 포함시켜 고시한다」가 15.2%, ‘현행대로 매 10년 마다 「항만기본계획」에서 수립하고 고시한다」가 10.1% 순으로 나타났다.



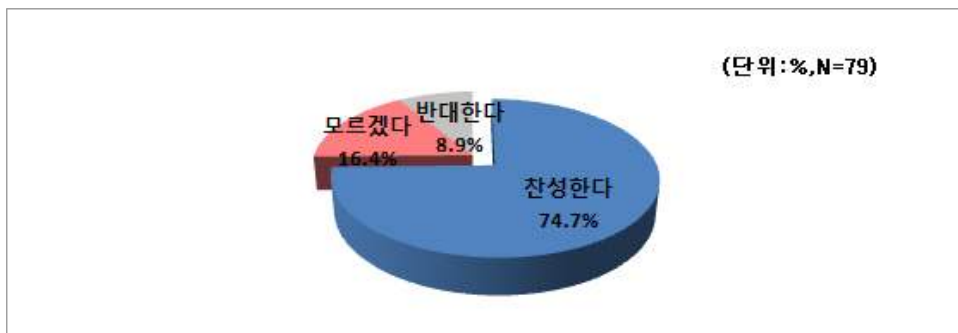
〈그림 4-31〉 항만 내 어항구 개발 계획 효율적 수행 위한 적정 방안(이용자)



#### (11) 연안항 국가어항 변경 지정 의견

응답자에게 수산업 기능이 활발한 연안항에 대해서 특정 국가어항(이용범위가 전국적인 어항 또는 도서·벽지에 소재하여 어장의 개발 및 어선의 대피에 필요한 어항)으로 변경·지정하는 것에 대한 의견을 물은 결과, ‘찬성한다’는 의견이 74.7%, ‘반대한다’는 의견이 8.9%, ‘모르겠다’는 의견이 16.4%로 나타났다.

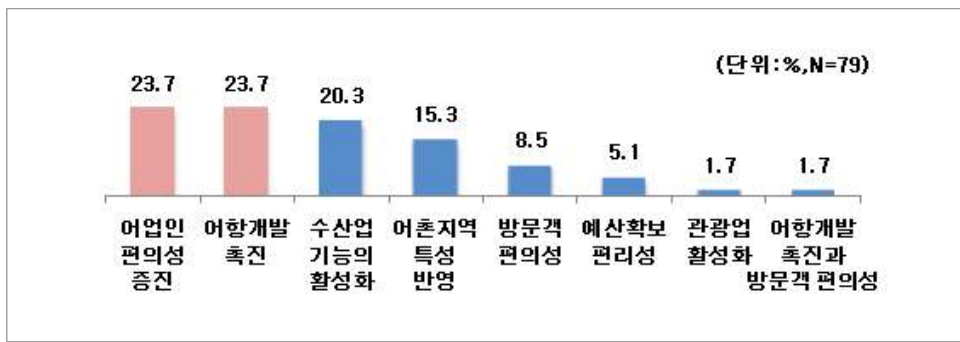
〈그림 4-32〉 연안항 국가어항 변경 지정 의견(이용자)



응답자에게 수산업 기능이 활발한 연안항에 대해서 특정 국가어항으로 변경 지정하는 것에 대해 찬성하는 이유에 대해서 물은 결과, ‘어업의 편의성 증진’과

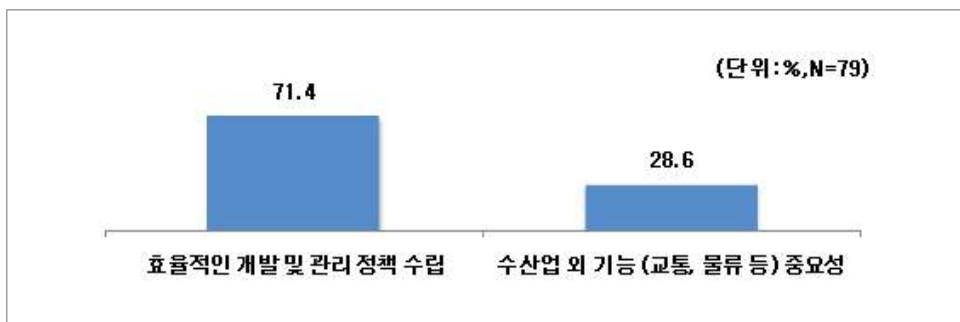
‘어항개발 촉진’이 23.7%로 가장 높게 나타났다. 이어 ‘수산업 기능의 활성화’ 20.3%, ‘어촌지역 특성 반영’이 15.3%, ‘방문객 편의성’ 8.5%, ‘예산확보 편의성’ 5.1%, ‘관광업 활성화’ 1.7%, ‘어항개발 촉진과 방문객 편의성’ 1.7% 순으로 나타났다.

〈그림 4-33〉 연안항 국가어항 변경 지정 찬성 이유(이용자)



응답자에게 수산업 기능이 활발한 연안항에 대해서 특정 국가어항으로 변경 지정하는 것에 대해 반하는 이유에 대해서 물은 결과, ‘효율적인 개발 및 관리 정책 수립’이 71.4%로 가장 높게 나타났으며, 이어 ‘수산업 외 기능(교통, 물류 등) 중요성’이 28.6%로 응답되었다.

〈그림 4-34〉 연안항 국가어항 변경 지정 반대 이유(이용자)



## (12) 항만 내 어항구 개발 및 관리에 대한 건의 사항

(단위: 중복응답 %)

계류시설이 확대되었으면	7	8.9%
항내 폐선 및 대형선박을 정리하여 정박이 원활해졌으면	7	8.9%
주차장이 더 증대되었으면	5	6.3%
항만 내 관광사업이 활성화되었으면	4	5.1%
항내 수심이 깊어져서 물순환이 원활해졌으면	4	5.1%
물양장이 확대되었으면	4	5.1%
항 내 어구 수리 장소가 확보되었으면	3	3.8%
개발 시 어민의 의견을 충분히 반영했으면	2	2.5%
공청회를 자주 개최했으면	2	2.5%
항만 내 어구를 정돈했으면	2	2.5%
항 내 무질서한 정박을 개선했으면	2	2.5%
항 내가 더 넓어졌으면	2	2.5%
항만 주변에 현포어촌계 사무실을 두었으면	2	2.5%
선착장이 더 넓어졌으면	2	2.5%
개발 및 관리에 필요한 예산을 지원했으면	1	1.3%
항만 관리법에서 필요치 않은 영역은 축소했으면	1	1.3%
수산업 위축 방지를 위해 법 적용을 완화했으면	1	1.3%
깨끗한 항구도시로 발전했으면	1	1.3%
항시정박이 가능했으면	1	1.3%
어민들이 이용가능했으면	1	1.3%
선박, 수산업의 활성화를 통해 항만 내 모든 기능이 활발해졌으면	1	1.3%
보령어항의 북쪽 방파제를 물양장으로 개발했으면	1	1.3%
대전항 내 외항개발이 추진되었으면	1	1.3%
대전항의 낙후된 시설이 개선되었으면	1	1.3%
위판하는 선박과 수리하는 선박의 마찰을 최소화했으면	1	1.3%
방파제에 정박할 수 있었으면	1	1.3%
폐그물로 만든 통발로 인한 항내 오염이 개선되었으면	1	1.3%
대형선박 선주들의 의견도 고루 반영했으면	1	1.3%
항내 모든 곳에 고루 개발이 이루어졌으면	1	1.3%
김양식장 면허지 분쟁이 해결되었으면	1	1.3%
방파제가 증축되었으면	1	1.3%
항내 도로 주변이 깨끗해졌으면	1	1.3%
화장실 및 세면시설을 증설했으면	1	1.3%
식수시설을 증설했으면	1	1.3%
화장실 시설이 개선되었으면	1	1.3%
항만 진입로의 확장공사를 서둘렀으면	1	1.3%
대형선박의 접안이 원활했으면	1	1.3%
없다	25	31.6%
계	79	100.0%

### 3. 설문조사 시사점

#### 1) 항만 내 어항구에 대한 낮은 만족도

어항을 이용하는 이용자들에게 대한 설문조사 결과 전체적으로 어항쾌적성에 대한 만족도가 5점 만점에 2.49점으로 낮은 수준인 것으로 분석되었다. 부문별로 보면 어항시설은 2.49점, 어항경관은 2.66점, 노동환경은 2.65점이었고 관광시설은 2.84점으로 조사되었다. 수산업 시설에 대한 만족도는 5점 만점에 3.02점으로 조사되었는데, 보관시설이 2.64점으로 가장 낮았고, 어선수리시설 2.67점, 물양장/선착장에 대한 만족도가 2.78점으로 그 뒤를 이었다. 기타시설에 대한 만족도 역시 2.98점으로 낮은 수준이었는데, 특히 어민대기소가 2.57점, 편의시설이 2.91점으로 낮은 수준인 것으로 분석되었다. 종합적인 만족도는 5점 만점에 2.78점으로 나타났다.

#### 2) 정책수립자와 이용자 간의 인식 차이 존재

정책수립자 대상 설문결과 연안항내 어항구 개발 시 어촌지역특성을 53.5%가 반영하는 것으로 나타났고, 연안항내 어항구 개발 시 어업인 의견은 67.1%가 반영하며, 관광실태는 56.2%가 반영한다고 응답하였다. 무역항내 어항구 개발 시 어촌지역 특성 반영은 50.7%, 어업인 의견반영 정도는 58.9%, 관광실태 반영은 52.1%로 나타나고 있다. 그러나 이용자를 대상으로 조사한 결과 항만 내 어항구 개발 계획 수립 시 어촌지역 특성을 반영한다고 한 응답자는 35.4%, 어업인 의견 반영은 34.2%, 관광실태 반영은 31.6%로 낮은 수준으로 나타났다. 이러한 차이는 어항시설의 공급자와 소비자 간의 차이로 볼 수 있지만 근본적으로 항만 내 어항구 계획 수립 시 어촌지역 특성, 어업인 의견, 관광실태 등을 반영할 수 있는 제도적 장치가 미비한데도 그 이유가 있는 것으로 분석된다.

### 3) 항만 내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체에 대해서는 상반된 견해

연안항내 어항구 개발 계획 수립 적정 주체에 대해서 정책수립자의 경우 해양수산부 수산정책실에서 수립해야 한다는 의견이 31.5%로 가장 높았으며, 항만국은 19.2%인 것으로 조사되었다. 그러나 무역항내 어항구에 대해서는 항만국이 34.2%로 수산정책실 26.1%보다 높게 나타나고 있다. 항만 내 어항구 개발 계획을 규율하는 법은 어촌·어항법이 42.5%, 항만법이 39.7%로 비슷한 수준의 응답률을 보이고 있다. 반면에 이용자를 대상으로 한 경우 항만 내 어항 적정개발주체에 대해서 해양수산부 항만국이 32.9%이고 수산정책실은 24.1%이고 개발 계획을 규율하는 법은 항만법이 48.1%로 나타나고 있어 의견이 엇갈리고 있는 것으로 분석되었다. 이러한 이유는 어촌·어항법에 의한 개발 계획을 수립하는 경우 예산확보 문제의 어려움이 있기 때문인 것으로 분석되고 있다.

### 4) 어항구 개발 계획은 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립 의견이 대다수

어항구 개발 계획의 효율적 수행을 위한 적정방안에 대해서는 정책수립자는 5년마다 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립/고시해야 한다가 39.7%, 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하되 매 10년 「항만기본계획」에서 수립 고시해야 한다는 의견 20.5%로 전체 61.2%가 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립해야 한다고 응답하고 있으며, 이용자의 경우 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립/고시해야 한다는 의견이 38.0%, 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하되 「항만기본계획」에서 고시해야 한다는 의견은 36.7%로 총 74.7%가 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하는 것을 찬성하고 있다. 이는 어촌지역의 특성을 반영하여 항만 내 어항구 개발 계획을 수립하는 것이 바람직함을 보여주는 것이다.

## 5) 연안항을 국가어항으로 지정 변경하는 의견이 대다수

수산업 기능이 활발한 연안항을 국가어항으로 지정 변경하는 것에 대하여 어업인의 74.7%가 찬성하고 있으며, 그 이유는 어업인 편의성 증진이 23.7%, 어항개발촉진의 23.7%, 수산업 기능 활성화가 20.3%, 어촌지역 특성 반영이 15.3% 순으로 나타나고 있다. 정책수립자의 경우에도 유사한 결과가 도출되었는데, 찬성이 71.2%이고 찬성 이유에 대해서는 어항개발 촉진이 61.5%, 수산업기능활성화가 59.6%, 어업인 편의성 증진이 48.1%, 어촌지역 특성 반영이 42.3%로 나타나고 있다. 이처럼 수산업 기능이 활발한 연안항에 대해서는 국가어항으로의 전환에 대해 어업인과 정책수립자 모두 공감하는 것으로 조사되었다.

## 제5장      항만 내 어항구 개발관리제도 개선방안 《

### 1. 어촌지역 및 관광 특성을 반영한 개발 계획 수립

항만 내 어항구는 대부분 해양관광 또는 어촌관광 지역에 위치하고 있다. 재적어선 척수를 보면 인천항은 434척, 장항항은 270척, 군산항은 270척 목포항은 1,149척, 완도항 408척, 삼천포항 807척, 속초항 248척 등으로 일반 국가어항의 평균 재적어선 98척보다 많은 것으로 조사되었다.

이들 도시의 공통점은 대표적인 연안관광도시이자 어촌지역이다. 따라서 어항구 계획을 수립할 때 현재의 다기능 어항과 마찬가지로 물양장뿐만 아니라 관광, 편의, 판매 시설 등 다기능화할 필요가 있다.

한편 연안항내 어항구의 경우 어선이 선적을 두고 있는 항만은 29개 항 중 25개 항만으로 대부분의 연안항에 어선이 있다. 재적어선척수가 국가어항 지정 기준을 넘는 어항은 흑산도항, 후포항, 추자항, 대천항, 비인항, 송공항, 나로도항, 부산남항, 구룡포항, 강구항, 주문진항, 한림항, 성산포항 등 13곳이다. 또한 어선이 많은 연안항의 경우 어촌지역의 정주여건이 갖추어진 중심지로 대표적인 어촌관광지이고 관광객이 많이 방문하는 곳이다. 따라서 연안항내 어항구 개발 계획 시 어촌지역의 중심시설이 될 수 있도록 개발하는 것이 필요하며, 관광지로서의 기능을 강화할 필요가 있으며, 어항구 개발 계획 수립 시 이를 반영할 필요가 있다.

### 2. 통합 어항개발 계획 수립

항만 내 어항구와 지정어항의 통합적인 개발 계획 수립이 필요하다. 현재 지정어항은 어촌·어항법에 따라 「어촌·어항발전기본계획」에서 개발 계획이 수립

되고 항만 내 어항구는 무역항 또는 연안항 「항만기본계획」에서 수립되고 있다. 2015년에 수행된 국가어항지정 타당성 조사용역에 따르면, 전국외래어선 중 항만에서 차지하는 비중이 39%인 것으로 조사되었다. 109개 국가어항에서의 외래어선 이용비율이 30%인 것을 감안하면 항만 내 어항구를 이용하는 외래어선의 이용비율이 매우 높은 것이다. 또한 위판량은 항만이 49.1%, 위판금액은 항만이 61.6%로 매우 많음을 알 수 있다. 따라서 「어촌·어항발전기본계획」 수립 시 이러한 항만 내 어항구역을 제외하고 개발 계획을 수립한다면 어항개발 수요가 과도하게 나타나거나 국가어항 위주의 개발이 편중 될 가능성을 배제 못한다. 따라서 어항개발 계획 수립 시 항만 내 어항구와 지정어항을 통합하여 개발 계획을 수립해야 한다.

### 3. 「어촌·어항발전기본계획」 수립 시 어항구 개발 계획 수립

5년마다 수립되는 「어촌·어항발전기본계획」에서 항만 내 어항구 개발 계획을 수립하여 이를 「항만기본계획」 또는 수정계획에 반영하는 것이 타당할 것으로 판단된다. 이는 지금까지 별도로 개발 계획을 수립하는 경우 어항개발 계획 수립 시에는 항만 내 어항구 개발 계획을 반영하지 못하고 반대로 항만 내 어항구 개발 계획 수립 시에는 어항개발 계획을 반영하지 못하는 단점이 있다. 특히 항만 내 어항구 개발 계획은 단순히 어선척수 수요 예측에 시설규모를 산정하기 때문에 연안관광도시 또는 어촌지역에 위치하고 있는 특성을 살리지 못 할 우려가 있다. 따라서 5년마다 수립되는 「어촌·어항발전기본계획」에 항만 내 어항구 개발 계획도 포함시킬 필요가 있다.

이는 정책수립자와 이용자에 대한 설문조사에서도 잘 나타나고 있다. 정책수립자는 5년마다 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립/고시해야 한다가 39.7%, 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하되 매 10년 「항만기본계획」에서 수립 고시해야 한다는 의견 20.5%로 전체 61.2%가 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립해야 한다고 응답하고 있으며, 이용자의 경우 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립/고시해야 한다는 의견이 38.0%, 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하되 「항



만기본계획」에서 고시해야 한다는 의견은 36.7%로 총 74.7%가 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하는 것을 찬성하고 있다. 이는 어촌지역의 특성을 반영하여 항만 내 어항구 개발 계획을 수립하는 것이 바람직함을 보여주는 것이다.

#### 4. 다기능어항, 어항이용고도화, 아름다운 미항 사업에 어항구도 포함

최근 들어와 어항은 단지 수산업기능을 뛰어넘어 관광, 교통, 물류, 피서리나, 어항배후부지 개발 등 점차 다기능화되어가고 있다. 정부도 「제2차 어촌·어항발전기본계획」을 통하여 어항을 다기능어항, 이용고도화, 아름다운 미항, 어촌역 등을 조성하기 위해 사업당 150억 원 ~ 700억 원의 예산을 투입하고 있다. 그러나 지정어항으로만 한정되어 있고 어항구는 배제되어 있다. 어항구는 항만법의 적용을 받기 때문이다. 따라서 예산회계가 어항개발 사업과 상이하다. 항만 내 어항구의 경우 전술한 바와 같이 어선세력이 많을 뿐만 아니라 해양관광 도시나 어촌관광지역에 위치하고 있기 때문에 다기능어항, 수산업 클러스터 기지, 아름다운 미항, 어촌역 등을 조성할 필요가 있다. 이를 통하여 지역발전과 배후 어촌지역의 소득증진을 기대할 수 있기 때문이다. 일반적으로 무역항이나 연안항의 경우 국가어항보다 더 많은 개발 예산이 투입된다. 그러나 어항구의 경우 항만법의 적용을 받는다는 이유로 오히려 어항의 다양한 개발 사업에서 배제되는 모순이 있다. 따라서 제3차 어촌·어항개발기본계획 수립에서부터라도 어항구를 포함하여 다기능, 어항이용 고도화, 미항 사업 등의 개발 계획을 수립할 필요가 있다.

#### 5. 항만과 어항 개발·관리체계 일원화

항만법과 어촌·어항법이 별도 제정된 것은 과거 정부조직체계에 따라 항만은 항만청에서 개발하고 어항은 수산청에서 개발되었기 때문이다. 이는 일본의 정부조직체제와 매우 유사한 것으로 일본의 어항은 농림수산성 산하 수산청관할

이며 항만은 국토교통성 산하의 항만국 관할로 법률도 어항법(어항어장정비법)과 항만법 등으로 이원화되어 있다.

우리나라의 경우 항만과 수산 통합 행정부처인 해양수산부가 출범하였기 때문에 굳이 항만과 어항의 개발·관리 체계를 이원화할 이유가 없다. 항만과 어항의 속성과 기능이 서로 다르지만 이러한 특성을 유지한 채 개발관리체계 일원화가 가능하기 때문이다. 가장 좋은 방법은 항만법과 어촌·어항법 중 어항개발관리 부문을 통합하고 개발 행정조직도(가칭 해양SOC국) 통합하는 것이다. 그러나 이것이 어렵다면 차선택으로 기존의 항만법과 어촌·어항법을 유지하되 개발과 관리 조직만을 일원화할 수도 있다. 그리고 「항만기본계획」과 「어촌·어항발전기본계획」 수립을 동일한 시기에 하고 항만 내 어항구에 대해서는 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하고 「항만기본계획」에서 고시하는 방안을 고려할 수 있다.

## 6. 관련법 개정

항만 내 어항구의 개발 계획을 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하기 위해서는 항만법 및 어촌·어항법의 관련 조항을 개정해야 한다. 항만법의 경우 항만 내 어항구 개발 계획을 「항만기본계획」이 아닌 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립하고 이를 「항만기본계획」에 반영하기 위해서는 항만법의 제5조 ①항과 어촌·어항법의 제4조 ②항을 변경 수정해야 한다.

〈표 5-1〉 항만법과 어촌·어항법의 개정사항

구분	현행	변경(안)
항만법 제5조 ①항	해양수산부 장관은 항만의 개발을 촉진하고 항만을 효율적으로 운영하기 위하여 「항만기본계획」을 10년 단위로 수립하여야 한다.	해양수산부장관은 항만의 개발을 촉진하고 항만을 효율적으로 운영하기 위하여 「항만기본계획」을 10년 단위로 수립하여야 한다. <b>다만, 항만 내 어항구 개발에 대한 기본계획은 「어촌·어항발전기본계획」에서 수립한 내용을 반영하여 수립한다.</b>
어촌·어항법 제4조 ②항	② 기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.	② 기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다. 1.~4. 현행과 동일 <b>4.1 항만 내 어항구 개발에 관한 사항(신설)</b>

## 참고문헌 《

- 해양수산부, 「항만 업무 편람」, 2015
- 해양수산부, 「제3차 전국 무역항 기본계획 수정계획 보고서」, 2016
- 해양수산부, 「제3차 전국 연안항 기본계획 수정계획 보고서」, 2016
- 해양수산부, 「국가어항지정타당성 조사용역 보고서」, 2015
- 해양수산부, 「제2차 어촌·어항발전기본계획」, 2013
- 해양수산부, 「어선입출항 정보」, 2014
- 해양수산부, 「어선등록원부」, 2014
- 수협중앙회, 「2015년 위판장별 위판실적」, 2016
- 수협중앙회, 「2015어촌계 분류평정」, 2016
- 한국해운조합, 「2015년 기항지별 승객현황」, 2016
- 윤상헌외, “어장·어항·어촌을 연계한 소득창출 모델개발에 관한 연구분석”, 「해양 정책연구 VOL29, NO1」 2014
- 전찬영, “우리나라 연안항의 발전·운용전략”, 「월간해양수산 제191호」 2000

## 부록

## 항만 내 어항구 설정·고시 세부내용 《

## 1. 국가관리 무역항

〈부표 1〉 국가관리 무역항 어항구 설정·고시 연혁

항명	어항구 설정 내용	고시번호
인천항	인천광역시 동구 만석동 2-407	인천지방해양항만청 제2011-146호
	인천광역시 동구 화수동 7-68 외 4필지	인천지방해양항만청 제2011-147호
장항항	충남 서천군 장항읍 창선1리 332-9 외 7필지	군산지방해양수산청 제2016-73호
군산항	전북 군산시 해망동 1011-21 외 1필지	군산지방해양수산청 제2002-7호
	전북 군산시 해망동 1011-17	군산지방해양수산청 제2002-16호
	전북 군산시 비응도동 102 외 12필지	군산지방해양수산청 제2007-24호
	전북 군산시 해망동 57-4 외 2필지	군산지방해양항만청 제2010-41호
	전북 군산시 해망동 1011-23	군산지방해양항만청 제2014-41호
목포항	전남 목포시 신정동 1110-4 외 18필지	목포지방해양항만청 제2010-2호
	전남 목포시 죽교동 674 외 2필지	목포지방해양수산청 제2016-1호
	전남 목포시 죽교동 674-3	목포지방해양수산청 제2016-11호
포항항	경북 포항시 죽도동 556-203 외 5필지	포항지방해양항만청 제2008-16호
	경북 포항시 북구 흥해읍 용한리 7-6 외 2필지	포항지방해양항만청 제2011-20호
동해·목호항	강원 동해시 목호진동 15-85 외 16필지	동해지방해양수산청 제2015-19호

## 2. 지방관리 무역항

〈부표 2〉 지방관리 무역항 어항구 설정·고시 연혁

항명	어항구 설정 내용	고시번호
완도항	전남 완도군 완도읍 가용리 1100	목포지방해양수산청 제2005-29호
삼천포항	경남 사천시 서동 311-85 외 33필지	마산지방해양항만청 제2008-133호
장승포항	경남 거제시 장승포동 713 외 5필지	마산지방해양항만청 제2009-93호
진해항	경남 진해시 속천동 6-2 지선	마산지방해양수산청 제2007-25호
삼척항	강원 삼척시 정하동 41-169 외 50필지	강원도 제2015-90호
속초항	강원 속초시 동명동 1-131 외 28필지	강원도 제2015-90호
제주항	제주 제주시 건입동 1439-5 외 10필지	제주특별자치도 제2009-39호
서귀포항	제주 서귀포시 서귀동 673-5 외 3필지	제주특별자치도 제2009-39호

## 3. 국가관리 연안항

〈부표 3〉 국가관리 연안항 어항구 설정·고시 연혁

항명	어항구 설정 내용	고시번호
거문도항	전남 여주시 삼산면 거문리 86-36	여수지방해양수산청 제2015-104호
후포항	경북 울진군 후포면 후포리 316-15 외 6필지	경상북도 제2012-194호
울릉항	경북 울릉군 울릉읍 도동리 89-1	포항지방해양항만청 제2014-93호
추자항	제주 제주시 추자면 대서리 147-5 외 14필지	제주특별자치도 제2009-39호

#### 4. 지방관리 연안항

〈부표 4〉 지방관리 연안항 어항구 설정·고시 연혁

항명	어항구 설정 내용	고시번호
대천항	충남 보령시 신흑동 950-86	-
나로도항	전남 고흥군 봉래면 신금리 1265 외 2필지	전라남도 제2007-121호
구룡포항	경북 포항시 남구 구룡포읍 병포리 157-275 외 6필지	경상북도 제2016-365호
주문진항	강원 강릉시 주문진읍 교항리 167-2 외 36필지	강릉시 제2013-201호
애월항	제주 제주시 애월읍 애월리 1772-10 외 2필지	제주특별자치도 제2009-39호
한림항	제주 제주시 한림읍 한림리 1314-183 외 19필지	제주특별자치도 제2009-39호
성산포항	제주 서귀포시 성산읍 성산리 347-5 외 5필지	제주특별자치도 제2009-39호

## 항만 내 어항구 개발과 관리제도 개선 방안에 관한 연구

• 인 쇄	2017년 6월 28일 인쇄
• 발 행	2017년 6월 30일 발행
• 발 행 인	양 창 호
• 발 행 처	한국해양수산개발원 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
• 연 락 처	051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
• 등 록	1984년 8월 6일 제313-1984-1호
• 조판·인쇄	효민디앤피 051-807-5100

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337

정가 6,000원