

지방관리 향만의 효율적인 관리 및 개발방안 연구: 대천항을 중심으로

김성주 | 김윤승





2024 정책이슈리포트

지방관리 항만의 효율적인 관리 및 개발방안 연구: 대천항을 중심으로

저자 김성주 | 김윤승

연구진

연구책임자 · 김성주 한국지방행정연구원 연구위원

공동연구원 · 김윤승 한국지방행정연구원 부연구위원

Contents

I ▶ 연구의 필요성 및 목적	4
II ▶ 지방관리 항만 및 항만재개발계획 개요	7
01 지방관리 항만의 개요 및 지방이양 연혁	7
02 항만의 재개발 추진배경 및 재개발 기본계획 개요	10
III ▶ 충남의 지방관리 항만 현황 및 재개발 한계	20
01 충남 지방관리 항만(연안) 현황	20
02 대천항 재개발 소요예산 및 유지보수비 현황	23
03 대천항 재개발 시 한계점	26
IV ▶ 지방관리 항만의 토지이양 논의	29
01 항만개발 및 관리 권한의 지방이양 시행	29
02 지방관리 항만의 토지 소유권 이양 논의	31
03 사무이양 시 토지 이양사례와 법적 요건 검토	36
V ▶ 대천항의 재개발 방안	40
01 대천항 항만재개발 여건 진단	40
02 항만의 재개발 사례	48
03 대천항의 재개발 방향	51
04 대천항의 항만재개발 추진방식	55
VI ▶ 정책 제언	61
 참고문헌	63

I 연구의 필요성 및 목적

□ 향만은 지역발전의 핵심 축, 반면 노후·유휴화로 인해 재개발 필요

- 향만은 국가적 성장뿐만 아니라 배후지역의 경제성장과 도시화 촉진에 이바지하기에 역사 속의 많은 대도시의 발전 역사를 살펴보면 향만을 기반으로 성장하였음
 - 향만 운영을 통해 다양한 사람과 재화를 싣고 나르는 여러 선박이 입출항하게 되고, 이를 통해 향만 배후지역 즉, 향만도시는 자연스럽게 상업과 제조업의 중심지 역할을 해 옴
 - 결국, 향만 그 자체의 일자리뿐만 아니라 여러 산업과 연계를 통해 더 많은 일자리가 창출되기에 향만 활성화는 외부로부터의 인구 유입을 통한 향만도시의 성장을 견인함
- 향만 및 물류환경 변화에 따라 과거 지역발전의 핵심축인 향만이 물리적으로 노후화·유휴화되어 기존 향만공간에 대한 재개발 필요성이 제기됨
 - 관광·주거·상업 등 포괄적인 복합용도개발을 통한 부족한 도심기능 확대(독일 하펜시티) 혹은 그간 제한적이었던 시민 접근성을 확대하고자 개방공간으로, 그리고 친수공간으로 전환(시드니 달링하버) 등 다양한 방식으로 향만재개발이 이뤄짐
 - 최근 한국에서도 삶의 질에 관한 주민 인식 확대로 향만공간을 휴양·레저공간 등 쾌적한 환경공간에 대한 수요가 증대되고 있음
- 현재 노후·유휴 향만재개발을 통한 지역경제를 활성화하고자 전국 11개 향만 및 17개 대상지가 지정되었으나, 대천항 투기장의 경우는 투자 유치 등 세부 계획을 수립해 가야 할 상황임

□ 지방항만 관리주체와 소유주체 이원화에 따른 항만개발 한계 및 국가관리항만으로의 전환 요구

- 지방이양 항만 지원 사업은 2021년 1월에 지방이양일괄법 시행에 따라 지방항만 관리 업무가 해양수산부에서 시·도로 이양되었으며, 이후 재정분권 2-1단계에 따라 2022년부터는 국고보조사업에서 지방자치단체 자체사업(전환사업)으로 전환되었음
 - 항만은 항만법에 따라 무역항(31개소)과 연안항(31개소)으로 구분되고, 관리주체에 따라 국가가 관리하는 국가관리항, 지방이 관리하는 지방관리항으로 구분됨
- 지방관리항의 경우 항만의 관리주체와 항만토지의 소유주체가 이원화되어 지역경제 활성화를 위한 항만 개발에 한계가 있음
 - 즉, 지방이양일괄법 시행 당시 관리권은 지방에 이양하였으나, 항만토지의 소유권은 이양하지 않아 현재 항만 관리는 지자체에, 토지 소유권은 해양수산부 장관에게 있는 상황임
- 이에 지자체에서는 항만개발의 막대한 비용으로 인한 한계에 부딪치며, 지방관리항의 국가관리항 전환요구가 커지는 상황이며, 이는 해양수산부 보도자료(2023.5.1)에서도 드러나고 있는데, 보도자료에 따르면 해수부에서도 이러한 상황을 인식, 항만 분류 체계의 정비 연구용역(2023. 4~2024. 1)¹⁾을 시행하였음

□ 재개발 시 막대한 국유지 매입비용 발생 및 재정분권 전환사업에 포함되어 국비 보조대상 제외, 대천항 적극 개발에 제약

- 충남은 특히 개발 가능성이 높은 대천항의 적극적 개발계획을 가지고 있으나, 대천항의 소유권이 해양수산부 장관에게 있음에 따라 국유지 매입비용이 발생할 수밖에 없는 상황임
 - 충남에는 지방관리 무역항 2개소(태안항, 보령항)과 지방관리 연안항 2개소(대천항, 마량진항)가 있으며 특히 적극적 재개발을 계획하고 있는 대천항 재개발 시 토지 재개발 사업비 외 국유지 매입비용이 발생할 수밖에 없는 상황임
 - 즉, 준설토투기장(33만 m²) 등 노후·유희화된 항만부지 매입비용이 약 1,950억 원(공시지가 기준) 발생할 것으로 예측됨

1) 연구진에서는 연구용역 보고서를 찾아보았으나, 아직은 발간되지 않은 것으로 나타남

- ‘지방이양항만 지원’ 사업은 2022년도부터 기존 국고보조사업에서 자체사업으로 전환되어 국비가 중단되었음
 - 특히, 기존에 국가균형발전특별회계 사업이었던 지방이양항만 지원 사업은 재정분권 2-1 단계(2022년 시행) 사업에 포함되어 2022년도부터 지방자치단체 자체사업인 전환 사업에 포함되어 국비가 중단되었음
 - 이에, 지방항만은 그 관리유지 및 배후단지 개발까지 지자체 재원으로 추진해야 하는 상황에서 대규모 개발비용으로 인해 재정적 한계에 직면해 있음

□ 대천항을 중심으로 한 지방이양 항만 국유토지의 지방 이양 논거 및 재개발 방향 제시

- 이에, 본 연구에서는 두 가지의 목적을 가지고 수행되는데, 첫째는 지방항만 토지의 지방으로의 이양방안을 검토해보고, 둘째, 노후하고 유희한 지방항만의 재개발 방향을 모색하는 것임
 - 특히, 본 연구는 연안항 중 대천항을 연구대상으로 좁히는데, 왜냐하면 무역항의 경우 연안항에 비해 상대적으로 활성화가 되어있고, 충남 연안항 두 곳 중 마량진항보다는 대천항이 개발 가능성이 높기 때문임
- 우선, 대천항은 지방일괄이양법에 이미 관리권이 지자체로 이양되었고, 그 사업비 또한 재정분권 2단계에 따라 지자체에서 전수 부담하는 구조로서, 항만토지의 관리권과 소유권 이원화에 따른 항만배후지 개발의 한계를 살펴보고 지방이양의 논거를 검토한 후 시사점을 제시함
- 둘째, 대천항이 충남의 지역여건에 부합하고 지역경제에 기여할 수 있도록 재개발하여 활성화하는 방안을 여러 사례와 선행연구들을 바탕으로 제시함

II 지방관리 항만 및 항만재개발계획 개요

1. 지방관리 항만의 개요 및 지방이양 연혁

가. 지방관리항만의 운영현황

- 항만은 무역의존도가 70%인 우리나라 수출입 화물 중 99.8%를 처리하는 곳으로, 국가 산업단지 44개 중 20개가 항만을 포함하거나 항만과 인접해 있고 우리나라 10대 도시²⁾ 중 4개가 항만을 기반으로 발전할 만큼 중요한 역할을 하고 있음(해양수산부, 2020a)
- 항만은 「항만법」에 따라 무역항(31개소) 및 연안항(31개소)로 구분되며, 관리기관에 따라 국가관리항과 지방관리항으로 분류됨
 - 구체적으로 항만의 구분은 아래의 표와 같으며, 전국의 항만 위치는 아래 그림과 같음
 - 이 중 충청남도청이 관할하고 있는 항만은 국가관리항인 태안항, 보령항, 지방관리항인 대천항, 마량진항이 있음

표 1 항만 구분

구분(항수)	항명
무역항(31)	(국가관리) 경인항, 인천항, 평택·당진항, 대산항, 장항항, 군산항, 목포항, 여수항, 광양항, 마산항, 부산항, 울산항, 포항항, 동해·목호항
	(지방관리) 서울항, 태안항, 보령항, 완도항, 하동항, 삼천포항, 통영항, 장승포항, 옥포항, 고현항, 진해항, 호산항, 삼척항, 옥계항, 속초항, 제주항, 서귀포항
연안항(31)	(국가관리) 용기포항, 연평도항, 격력비열도항, 상왕등도항, 흑산도항, 가거항리항, 거문도항, 국도항, 후포항, 울릉항, 추자항, 화순항
	(지방관리) 대천항, 마량진항, 송공항, 흥도항, 진도항, 땅끝항, 화흥포항, 강진항, 녹동신항, 나로도항, 진촌항, 중화항, 부산남항, 구룡포항, 강구항, 주문진항, 애월항, 한림항, 성산포항

출처 : 해양수산부(2023)

2) 인구 기준

그림 1 전국항만위치도

전국항만위치도

Map of Korean Ports



출처 : 해양수산부(2023)

- 항만의 관리는 「항만법」 제5조에 따라 항만의 체계적이고 효율적인 개발과 운영계획을 수립하기 위한 항만분야 최상위 법정 계획인 ‘전국 항만기본계획’을 통해 수립되고 있으며, 현재 제4차 항만기본계획(2021~2030)이 수립된 상태임
 - 항만기본계획은 항만의 구분 및 그 위치, 항만의 관리·운영 계획, 항만시설의 장래 수요, 항만시설 공급, 항만시설 규모와 개발 시기, 항만시설의 용도·기능개선 및 정비, 연계 수송망 구축, 항만시설 설치예정지역 등을 내용으로 함
- 한편, 노후하거나 유휴 상태에 있는 항만과 그 주변 지역의 체계적인 개발과 지속가능한 발전을 위한 정책은 ‘항만재개발기본계획’에 따라 추진되고 있으며, 현재 제3차(2021~2030) 항만재개발 기본계획이 수립된 상태임
 - 항만재개발기본계획은 「항만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」 제5조를 법적 근거로 하며 전체 항만을 대상으로 노후·유휴화 정도, 개발잠재력 등을 종합평가하여 재개발 예정구역 지정 또는 제척함(해양수산부, 2020b)

나. 항만사무의 지방이양 연혁

- 1967년 지방항만제도 도입
 - 「항만법」제정과 함께 국가가 지정·개발하는 지정항만(무역항, 연안항)과 지자체가 지정·개발하는 지방항만 제도를 도입함
- 2009년 항만 개발·운영 지자체 위임
 - 국가균형발전위원회는 항만개발 및 운영 관련 특별지방행정기관 업무를 ‘부득이한 경우가 아니면 지자체로 이관’하는 것을 원칙으로 국가경제와 직결되고 광역적 성격이 높은 주요 무역항을 제외한 항만의 개발·운영과 관련된 지방청 업무를 지자체에 위임하기로 결정함
- 2012년 국가관리항만과 지방관리항으로 개편
 - 이후 2012년 연평도 포격, 독도·중국어선 불법조업 등의 사건이 발생하면서 국방·영토 수호 차원에서 일부 연안항도 국가(지방청)에서 관리하기 시작하였으며, 항만법 개정을 통해 기존 무역항, 연안항 체제를 국가관리 무역항·연안항, 지방관리 무역항·연안항으로 개편함(박형준, 2016)

- 2021년 지방관리항만 관리업무, 해양수산부 → 시·도 이양
 - 지방분권제도의 개선 차원에서 중앙행정권한의 지방이양을 위한 지방이양일괄법 제정이 추진되기 시작하여 2021년 1월 지방이양일괄법이 시행됨에 따라 지방관리항만 관리 업무가 해양수산부에서 지방(시·도)으로 이양되었음
- 향후 2025년 5월 지방관리항만 재개발 권한 지방이양 예정
 - 현행 항만법에서 항만시설의 개발·관리·사용은 시·도사무로 귀속되어 해당 지방자치단체에서 수행하고 있으나 항만 재개발사업의 시행 및 허가 등은 아직 국가사무에 해당하여 해양수산부장관이 권한을 가지고 있음
 - 2022년 국무회의에서 의결된 제2차 지방일괄이양 관련 법률안에서는 지방관리항만에 대한 재개발 권한 이양을 담고 있으며 2025년에 시행될 예정임

2. 항만의 재개발 추진배경 및 재개발 기본계획 개요

가. 항만의 재개발 추진배경

- 항만은 국가적 성장과 함께 지역발전의 핵심축으로써 역할을 해왔으나 항만 및 물류환경 변화에 따라 물리적으로 노후화·유휴화됨에 따라 재개발의 필요성이 제기되어 왔음
 - 특히 그간 제한적이었던 시민 접근성을 확대하고자 개방공간과 친수공간 등으로 전환 등 다양한 방면으로 항만 재개발이 진행되어 왔으며 최근 한국에서도 휴양·레저공간으로서 삶의 질 제공을 위한 환경공간으로서의 수요도 확대되어 오고 있음
- 이러한 시대 변화에 우리나라는 2007년 5월에 「항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률(이하 항만재개발법)」을 제정함으로써 항만재개발에 대한 법적근거를 마련함
 - 항만재개발사업은 “노후하거나 유휴 상태에 있는 항만구역 및 그 주변지역에서 「항만법」 제2조제5호에 따른 항만시설 및 주거·교육·휴양·관광·문화·상업·체육 등과 관련된 시설을 개선하거나 정비하기 위하여 시행하는 사업”임
 - 2007년 10월 「제1차 항만재개발 기본계획」이 처음 고시된 이후 항만재개발사업이 본격적으로 시행되었고, 최근 「제3차 항만재개발기본계획(2021-2030)」이 고시됨

- 현재 노후·유휴 항만재개발을 통한 지역경제를 활성화하고자 전국 11개 항만 및 17개 대상지가 지정되었으나, 대천항 투기장은 투자 유치 등 세부 계획 수립이 미진한 실정임
 - 이미 완료된 여수신항, 동해·목호항 목호지구 1단계 등 3개 항만(2개소)을 제외하고, 현재 부산, 고현, 광양, 영종도 등 4개 항만(4개소)에서는 재개발 사업이 공사 중임
 - 현재 항만재개발 사업이 추진 중인 곳은 부산, 인천, 광양, 포항, 동해·목호, 목포 등 6개 항만(7개소)인 반면, 대천항, 목포항, 구룡포항, 제주항 등 4개 항만은 투자 유치 중임

표 2 항만재개발 사업 추진 현황

구분	대상지	추진현황	비고
공사 중 (4개소)	부산북항(1단계)	사업계획 변경('20.12)	'08.12 착공
	고현항	1단계 준공('18.6), 2단계 준공('20.6) 3단계 착공('19.12)	'15.9 착공(1단계)
	광양항 묘도 투기장	실시계획 변경 승인('20.1)	'18.4 착공
	영종도 투기장	실시계획 변경('20.11)	'19.3 착공
	부산북항(2단계)	우선협상대상자 지정('20.7)	부산시컨소사업 (부산시, BPA, LH, 부산도시공사)
추진 중 (7개소)	부산항 용호부두	사업성 검토 용역 완료	사업제안 추진(BPA)
	인천내항 1·8부두	사업계획(안) 제출('20.9/IPA)	-
	광양항 3단계 투기장	예비타당성 조사 완료('20.8)	-
	포항항 구항	추진협의회 구성 및 사업제안 준비 중	사업제안 추진(포항시)
	동해·목호항·목호지구 2, 3단계	사업화 방안 용역 완료('20.8)	사업제안 추진(동해시)
	목포항 남항 투기장	사업제안서 보완 중	-
	투자 유치 중(4개소)	대천항 투기장 등 4개소	-

출처 : 해양수산부(2020), 제4차(2021~2030) 전국 항만 기본계획.

나. 항만재개발 기본계획 개요 및 주요 내용³⁾

1) 개요

- (법적근거) 『항만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률』 제5조
- (목적) 노후하거나 유희 상태에 있는 항만과 그 주변지역의 체계적인 개발과 지속가능한 발전
- (수립주체 / 기간) 해양수산부 장관 / 10년 단위(2021~2030년)
- (대상) 전체 항만(무역항 31, 연안항 29) 대상으로 노후·유희화 정도, 개발잠재력 등을 종합 평가하여 재개발 예정구역 지정 또는 제척
- (항만재개발기본계획 내용) 항만재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률 제5조
 - 항만의 재개발 여건 및 전망에 관한 사항
 - 항만 재개발 정책의 기본목표 및 기본방향에 관한 사항
 - 항만재개발사업 예정 구역의 선정기준 등 선정에 관한 사항
 - 항만기능의 재편 또는 정비, 주변지역과의 기능적·공간적 연계에 관한 사항
 - 항만과 주변지역의 토지이용계획, 교통계획 및 환경계획 등에 관한 사항
 - 항만의 재개발을 위한 자원조달 및 행정적·재정적 지원에 관한 사항
 - 그 밖에 항만재개발과 관련된 대통령령(추정사업비 및 단계별 투자계획)으로 정하는 사항

3) 해양수산부. (2020b). 제3차(2021~2030) 항만재개발 기본계획 내용을 요약 정리함

2) 향만재개발 기본계획의 수립 연혁

- (2007~2016, 제1차 향만재개발 기본계획) 물류환경의 변화에 따른 노후·유휴 향만 발생과 휴양·레저공간 수요 증대에 대응하여 2007년 10월에 향만재개발 기본계획을 최초로 수립함
 - 향만재개발 추진체계 마련이라는 목적하에 구체적인 목표는 제시되지 않았으며, 전국 11개 향만 및 12개소 재개발 대상지 지정
 - (토지이용계획) 용도면적·위치 등 토지이용계획상 시설별 입지를 세밀하게 지정하고, 교통·공원녹지 계획 등도 구체적으로 계획
- (2011~2020, 제1차 향만재개발 기본(수정)계획) 상위계획과의 연계성 강화를 위해 제3차 향만기본계획과 대상 기간(2011~2020)을 일치시키고, 향만별 차별성 강조 및 기본계획 유연화에 초점을 맞춤
 - 향만과 도심이 조화를 이루는 다기능 성장거점 육성을 목표로 전국 12개 향만 및 16개소 재개발 대상지 지정
 - (토지이용계획) 지구별 경계선은 지정하되, 지구 내 다양한 기능이 담길 수 있도록 ‘포괄적 지구’ 개념 도입(지구별 도입시설 세부위치·면적 미규정)
- (2011~2020, 제2차 향만재개발 기본계획) 지역일자리 창출과 성장동력 강화를 위한 재개발사업 특화방안 마련 및 토지이용계획의 유연성 강화에 초점을 맞춤
 - 노후·유휴향만공간을 활용한 미래 신성장 동력 창출 및 국민행복 공간 조성을 목표로 전국 13개 향만 및 19개소 재개발 대상지 지정
 - (토지이용계획) 기본계획상 토지이용계획을 지침성격의 구상 제시로 규정하고, 기능별 도입가능 시설도 예시수준에서 제시
- (2021~2030, 제3차 향만재개발 기본계획) 공공성 강화, 재개발 사업 유형화, 향만별 특화개발 등의 정책계획으로서의 역할에 초점을 맞춤
 - 현재 향만과 도시의 동반성장을 목표로 전국 14개 향만 및 19개소 재개발 대상지 지정
 - (토지이용계획) 제2차 향만재개발과 같이 지침 성격의 구상 제시로 규정하고, 기능별 도입가능 시설도 예시수준에서 제시

3) 제3차 향만재개발 기본계획의 주요 내용

- 향만이 노후화되고, 도시 기능과 상충됨에 따라 향만과 도시의 공존·발전 도모를 위한 조화로운 발전체계 마련
 - ▲시설노후화, 미관저해, 공해발생 등 도시 기능 확장·충돌 해소 ▲고용창출 등 지역경제 활성화 기여도 증진 ▲향만연관산업 및 배후도시와 연계된 상생 발전 등 기반 마련
- 친수관광도시와 레저특화단지 등 지역맞춤 노후향만 재개발 본격화 및 해양레저관광 권역 적기 조성을 통한 향만-도시 조화 실현

그림 3 제3차 향만재개발 기본계획의 방향

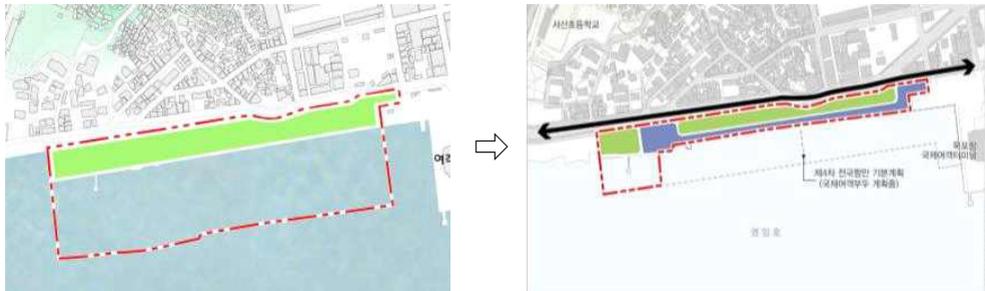


출처 : 해양수산부(2020), 제3차(2021~2030) 향만재개발 기본계획

□ 주요 특징

- (특징1) 항만재개발 기본계획의 공공성 강화 및 공공성 확보 방안 마련
 - ① 여건 변동에 탄력적으로 대응하기 위한 지침적 성격의 토지이용구상 제시 원칙은 유지하고, 수변지역은 원칙적으로 공공시설지구로 계획
 - ② 항만재개발 전체면적에 대한 공공시설 면적 비율에 대해서 공공시설 위주 개발 필요 사업은 50% 이상, 복합개발 필요사업은 30~40% 수준으로 가이드라인을 제시
 - ③ 경관가이드라인 법제화 및 시민참여 제도화 추진계획, 지자체와 PA의 역할과 책임 강화 방안 제시 등 항만재개발 공공성 확보방안 마련

그림 4 기본계획별 토지이용계획(구상) 변화(예시: 목포항 내항 재개발)



출처 : 해양수산부(2020), 제3차(2021~2030) 항만재개발 기본계획

- (특징2) 대상지 특성에 따른 재개발사업 유형화 및 사업주체 설정
 - 항만재개발의 목적, 배후지여건 등을 고려하여 항만재개발의 유형을 ▲원도심활력제고형 ▲해양산업육성형 ▲지역생활문화거점형으로 분류하고, 지역발전과 연계될 수 있도록 특화 개발방향 설정
 - 사업 조기 활성화를 위해 사업 추진주체에 대해서도 소규모 항만재개발은 지자체 우선 참여 협의, PA관할 항만은 PA가 우선 추진하는 등의 원칙과 방향도 검토
- (특징3) 대상지역 주민 등에 대한 직접설문조사를 통한 항만별 개발방향 설정
 - 주민의견과 현지여건을 최대한 반영하기 위해 대상지별 200여 명의 지역주민·지역 전문가를 대상으로 방향과 도입기능 등 일대일 면접조사

- (특징4) 향만별 토지이용계획뿐 아니라, 정책방향 및 제도개선 과제 등 향만재개발관련 최상위 계획으로서의 정책계획 측면의 내용 강화

그림 5 설문조사 수행 결과(예시: 제주향 내향)



출처 : 해양수산부(2020), 제3차(2021~2030) 향만재개발 기본계획

□ 향만재개발 특화유형

- 지역특성과 주민요구를 반영한 특화개발을 통해 향만공간이 향만도시의 ‘지역 경제·산업·문화 거점’이 되는 향만재개발 추진
 - 향만·배후여건, 지자체 의견 등을 고려, 14개 향만 내 19개 지역을 향만재개발 예정구역으로 지정
 - 개발잠재력, 주민의견 등을 반영, 구역별 특화방향 및 개발컨셉, 토지이용구상 마련하여 향만재개발 기본계획에 반영

그림 6 향만재개발 특화유형



출처 : 해양수산부(2020), 제3차(2021~2030) 향만재개발 기본계획

- (원도심 활력제고, 7개소) 도시 활력이 저하된 원도심 재생을 위해 인접한 노후 항만 공간을 배후도심과 연계하여, 시민들이 필요로 하는 시설로 재생 또는 현대화 추진
 - 이는 과거의 지역경제교류 중심지였던 공간을 시민공간으로 개발하고, 시민 발길을 원도심으로 유인하여 도심에 활력 원동력 마련
 - 부산북항 1,2단계, 인천내항 1·8부두, 고현항, 제주내항, 목포남항, 포항구항 등 7개소를 수변공원, 주거, 상업, 국제회의장, 도심형 복합리조트, 테마형 쇼핑몰, 해양레저시설 등으로 조성방향 제시
 - 단순 도시개발사업이 아닌 첨단 스마트선도기술 등이 적용된 워터프론트 중심의 스마트 해양시티를 지향하며, 혁신성장 선도사업 및 신기술 성과 가시화를 위한 스마트시티 조성 컨셉을 항만재개발에 적용
- (해양산업육성·지원, 7개소) 노후·유휴항만공간에 물류·제조 등 산업시설, 해양관광·문화시설 등 지역의 신성장 동력이 될 투자시설을 유치하여 지역 발전에 기여하는 해양산업육성공간으로 개발
 - 준설토 투기장·매립지 등을 활용하여 해양경관과 조화된 관광·레저·도심시설 또는 항만 내 산업시설과 연계된 산업단지 유치
 - 광양 묘도, 광양 3매립지, 인천 영종도, 울산 매암투기장, 군산금란도, 동해목호(2단계), 여수 신항 등 7개소를 미래 신소재, 복합물류시설, 신재생에너지, 대규모 해양관광단지 등으로 조성방향 제시
- (지역생활·문화거점, 5개소) 지역특색을 반영한 소규모 해양관광, 친수시설 등 지역 상생을 위한 선제적 투자 및 민원해소를 통한 지역활력 거점 조성
 - 지역 내 노후 항만공간을 재생하여 도시환경을 개선하고 지역주민과 방문객들을 위한 휴식·관람·지원시설 등으로 개발
 - 대전항 투기장, 구룡포항, 장항항, 부산항 용호부두, 목포내항 등 5개소를 수변공원, 공공 도서관, 생활체육시설, 지역특산물 판매·전시 및 문화시설 등 시민들의 문화·관광 수요 등을 충족시키는 다목적 장소로 활용방향 제시

표 3 항만재개발 사업별 개발 방향

구분	면적 (천 ㎡)	공공시설 비율(%)	사업비 (억 원)	개발 방향	주요 도입시설
부산항 (북항 1단계)	1,533	58	24,221	원도심활력제고	• 친수공간, 오페라하우스, 국제크루즈터미널 등
부산항 (북항 2단계)	2,199	50	25,113	원도심활력제고	• 도심형 리조트, 국제업무지구, 상업시설 등
인천항 (내항 1·8부두)	453	50	5,003	원도심활력제고	• 공원(센트럴파크), 문화관광(전시 및 관람시설) 등
제주항 (내항)	389	50	2,125	원도심활력제고	• 관광지원센터, 수변상가 등
고현항	833	50	6,965	원도심활력제고	• 테마형상가, 어시장, 관광숙박시설, 수변공원 등
목포항 (남항 투기장)	380	50	1,835	원도심활력제고	• 해양레저시설, 주거 및 상업시설 등
포항항 (구항)	174	45	1,336	원도심활력제고	• 수변카페, 수상복합, 워터프런트 등
광양항 (모도투기장)	3,121	40	2,528	해양산업육성·지원	• 특성화 단지(미래신소재, 발전, 신재생에너지) 물류·저장 시설 등
광양항 (3단계투기장)	4,331 (3,260)	30	7,190 (5,669)	해양산업육성·지원	• 연구시설, 산업시설 등 • () : 1구역 사업계획 적용
인천항 (영종도투기장)	3,327	30	4,076	해양산업육성·지원	• 체육시설, 의료관광시설, 아쿠아리움, 교육연구시설 등
울산항 (매암동투기장)	99	30	327	해양산업육성·지원	• 전시 및 관람시설, 관광숙박 등
군산항 (금란도투기장)	2,022	45	4,344	해양산업육성·지원	• 생활체육시설 및 대규모 공원 등
동해·목호항 (2단계)	1,056	50	1,415	해양산업육성·지원	• 워터파크 리조트, 역사문화 전시관, 수변공원 등
여수항신항	798	-	5,669	해양산업육성·지원	• 해양레저테마파크, 전시관, 문화공원 등
대천항 (투기장)	331	45	3,653	지역생활·문화	• 테마상가, 관광숙박, 어구수리장, 공원 등
구룡포항	39	45	153	지역생활·문화	• 테마형 상가, 수변산책로, 테마형 숙박시설 등
장항항	58	50	275	지역생활·문화	• 수산물 도·소매상가, 수변상업시설, 공원 등
부산항 (용호부두)	40	50	303	지역생활·문화	• 관광숙박, 해양레저시설, 테마형 상가 등
목포항 (내항)	27	50	183	지역생활·문화	• 씨푸드 센터, 수변상가 및 공원, 주차장 등
합계	21,210		68,276 (96,714)		(기 투자 28,438 포함)

※ 사업비 : 상부시설비 미포함

※ 민간투자 유치를 통한 사업시행 및 투자를 원칙으로 하고, 기반인프라 등에 대한 재정지원은 필요시 사업계획 수립단계에서 검토

출처 : 해양수산부(2020), 제3차(2021-2030) 항만재개발 기본계획

III 충남의 지방관리 항만 현황 및 재개발 한계

1. 충남 지방관리 항만(연안) 현황⁴⁾

1) 대천항

- 대천항은 충청남도 보령시 신후동에 위치한 연안항으로 현 면적은 22,167천 m²(수상: 21,821천 m², 육상: 346천 m²)이며, 항만육성 기본방향은 서해중부 여객, 어업기능 중심항만으로 육성하는 것임
- 항만의 시설수급 전망을 살펴보면 연안화물 관련 전망은 2019년과 2030년이 동일하나 연안여객 수요는 2019년 340천 명에서 2030년 394천 명으로 증가할 것으로 예상됨
- 항만의 관리·운영 계획은 항만기능 재정립, 항만운영 및 관리, 항만 환경개선으로 구분할 수 있으며, 항만기능 재정립에 관련된 계획은 세 가지로 구분됨
 - 항내 정온도 향상을 위한 방파제 시설 확충으로 어선의 안전하고 편리한 항만시설이용 및 어업근거지 기능 지원
 - 기 운영 중인 소형선 부두 개선·확충을 통한 주민어업활동 지원
 - 어선의 안전한 통항을 위해 항내개발·유지준설토 수용에 필요한 준설토 투기장 신설
- 항만운영 및 관리에 관련된 계획은 네 가지로 구분됨
 - 서해중부 도서지역 정주여건 개선 및 관광산업 지원을 위한 여객부두의 지속적인 모니터링
 - 항내 수심 미확보 구간을 준설하여 어선 이용성 확보 및 안전사고 방지

4) 이하에서는 제4차 전국항만기본계획의 항만별 기본계획(해양수산부, 2020a)을 바탕으로 충청남도 지방관리 연안항인 대천항과 마량진항에 대한 주요 내용을 정리하였음

- 서방파제 소형선 부두의 적정 마루높이 증고를 통해 소형선 부두 상시이용성 확보 및 기능정상화
- 향후 배후부지로 활용 가능한 신규 준설토 투기장 개발을 통한 항만시설의 체계적인 개발 및 관리
- 항만 환경개선과 관련된 계획은 두 가지로 구분됨
 - 기존 방파제를 활용한 신규 준설토 투기장 개발을 통해 환경영향 최소화
 - 지속적인 여객터미널 운영·관리를 통해 서해중부 도서민 정주여건 개선
- 제3차 항만재개발기본계획은 목적과 배후지 여건 등을 고려하여 항만재개발을 유형별로 분류하고 지역발전과 연계될 수 있도록 특화개발방향을 설정하였으며, 대천항 투기장을 지역생활·문화거점형으로 분류함(해양수산부, 2020b)
 - 지역생활·문화거점형은 항만공간을 지역주민의 생활과 문화의 거점으로 만들고자 하는 방향을 가지며 지역 내 노후 항만공간을 재생하여 도시환경을 개선하고 지역 시민들의 문화관광 수요를 충족시키는 다목적 장소로 활용하는 것임
 - 지역특색을 반영한 소규모 해양관광, 친수시설 등 지역상생을 위한 선제적 투자 및 민원 해소를 통한 지역활력 거점 조성하고자 함
- 대천항 투기장은 항만 내 매립이 완료된 투기장(33만 m²)을 지역어민을 위한 어구 수리장, 주민과 방문객을 위한 친수·관광·숙박시설 등으로 재개발할 계획임
 - 대천항 투기장의 여건을 살펴보면 항만시설의 측면에서 2016년 준설토 투기가 완료된 상태로 1단계 부지는 어구수선 및 적차장으로 임시 사용 중임
 - 배후지 여건을 살펴보면 대천항 및 연안여객선터미널과 인접하여 있으며, 주변에 대천 해수욕장, 수산시장, 죽도 등 관광객 방문시설을 갖추고 있음
 - 지역주민 및 전문가 설문조사 결과, 재개발 추진 방향은 해양관광, 도입기능 역시 관광 기능으로 나타남
 - 이에 항만재개발 기본계획은 주변관광지와 연계된 4계절형 해양관광지 조성을 목적으로 하며, 테마상가, 관광숙박, 어구수리장, 공원 등의 시설을 도입할 계획임

2) 마량진항

- 마량진항은 충청남도 서천군 서면 마량리에 위치한 연안항으로, 현면적 1,749천 m² (수상: 1,627천 m², 육상: 122천 m²)이며 충청권 관광 및 어업 지원항만으로 육성하는 것을 기본방향으로 함
- 항만의 관리·운영 계획은 항만기능 재정립, 항만운영 및 관리, 항만 환경개선으로 구분할 수 있으며, 항만기능 재정립에 관련된 계획은 세 가지로 구분됨
 - 기존 소형선 부두와 연계한 신규 소형선 부두 추가 확충을 통한 항만시설 혼잡완화 및 주민 어업활동 지원
 - 수심미확보 구간 항내준설을 통한 수역시설 이용성 및 안전성 확보
 - 인근 통합준설토 투기장 확보로 항내개발·유지준설 여건 확보
- 항만운영 및 관리에 관련된 계획은 세 가지로 구분됨
 - 항내 수심 미확보구간 준설 및 지속적인 유지준설을 통한 통항 선박의 이용성 및 안전성 확보 추진
 - 신규 소형선 부두 축조와 연계한 어업 위판 및 친수시설 등 항만시설간 효율적 연계운영
 - 홍원항, 대천항 등 인근 항만의 원활한 어업활동 지원을 위한 운영 및 역할 강화
- 항만 환경개선과 관련된 계획은 다음과 같음
 - 항만 내 역사적·조형적 건물(등대 등) 및 기타 해양 관광자원과 연계한 관광객 편의시설 및 환경 개선

2. 대천항 재개발 소요예산 및 유지보수비 현황

□ 대천항 재개발 사업 소요예산⁵⁾

- 제3차 충남권 향만재개발 기본계획을 바탕으로 대천항 재개발 시 추정되는 총 사업비를 살펴보면 아래와 같음
- 대천항 투기장의 재개발사업 총사업비는 아래 표와 같이, 어구수리장을 포함할 경우 356,292백만 원, 어구수리장을 제외하면 239,424백만 원이 소요됨
 - 추정 사업비는 「향만재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」 시행령 제2조에 따라 조사비, 설계비, 공사비, 보상비, 부대비, 부가가치세로 구분되며, 예비비는 일반적으로 예비 타당성조사에서 적용되는 총사업비(부가세 포함)의 10%를 적용함
 - 어구수리장 제외한 총사업비를 세부적으로 살펴보면 조사비 395백만 원, 설계비 1,818백만 원, 공사비 14,695백만 원, 보상비 195,385백만 원, 부대비 3,340백만 원, 부가가치세 2,025백만 원, 예비비 21,766백만 원이 소요됨
- 가장 큰 비율을 차지하는 것은 국유지 매입을 위한 토지보상비로, 이는 총사업비 239,424백만 원 중 195,385백만 원으로 전체 사업비의 81.6%를 차지함

표 4 대천항 투기장 재개발사업 총사업비

(단위 : 백만 원)

공종	규격/원단위	어구수리장 포함	어구수리장	어구수리장 제외
1. 조사비	-	579	184	395
2. 설계비		2,618	800	1,818
1) 단지조성계획	-	585	205	380
2) 지구단위계획	-	566	195	371
3) 기본설계	개별 적용	512	140	372
4) 실시설계	개별 적용	955	260	695
3. 공사비		19,150	4,455	14,695
1) 부지조성공	-	3,542	1,594	1,948
지반개량	15,860원/㎡	3,542	1,594	1,948

5) '해양수산부(2020) 제3차 향만재개발 기본계획(충남권)'을 바탕으로 정리함

공종	규격/원단위	어구수리장 포함	어구수리장	어구수리장 제외
2) 기반시설공	-	15,608	2,861	12,747
상수도공(상수)	3,059원/㎡	780	307	473
하수도공(우수)	8,503원/㎡	3,820	855	2,965
하수도공(오수)	3,173원/㎡	942	319	623
포장공(도로)	86,480원/㎡	4,514	-	4,514
전기통신공	13,731원/㎡	4,538	1,380	3,158
조경공	17,900원/㎡	1,014	-	1,014
4. 보상비		302,356	106,971	195,385
1) 토지보상비	공시지가 1.93배	302,356	106,971	195,385
5. 부대비		4,677	1,337	3,340
1) 감리비	-	2,673	948	1,725
2) 제영향평가비	-	2,004	389	1,615
6. 부가가치세	(1+2+3+5)×10%	2,703	678	2,025
7. 예비비	1(1~6)×10%	33,209	11,443	21,766
총 사업비		365,292	125,868	239,424

주 : 1) 재무성 분석 시 토지보상비에 국공유지 보상비는 포함하지 않음

2) 소요되는 비용은 민자사업자 부담을 원칙으로 하되, 재정지원은 향후 사업시행 단계에서 관련법령에 따라 지원여부 검토 결정

출처 : 해양수산부(2020)

- 위 표에서 제시한 대천항 투기장의 재개발 총사업비를 연차별로 구분하여 살펴보면 아래의 표와 같음(어구수리장 제외)

- 2026~2028년에는 조사비와 설계비, 보상비와 제영향평가비 등에 투자하고 2029년 이후에는 공사비와 감리비 등에 투자할 계획임

표 5 대천항 투기장 연차별 투자계획(어구수리장 제외)

(단위 : 백만 원)

공종	합계	2026년	2027년	2028년	2029년	2030년	2080년 이후
1. 조사비	395	277	118				
2. 설계비	1,818	113	697	1,008			
1) 단지조성계획	380	113	267				
2) 지구단위계획	371		110	261			

공종	합계	2026년	2027년	2028년	2029년	2030년	2080년 이후
3) 기본설계	372		111	261			
4) 실시설계	695						
3. 공사비	14,695				1,948	3,824	8,923
1) 부지조성공	1,948				1,948		
지반개량	1,948				1,948		
2) 기반시설공	12,747					3,824	8,923
상수도공(상수)	473					142	331
하수도공(우수)	2,965					890	2,075
하수도공(오수)	623					186	437
포장공(도로)	4,514					1,354	3,160
전기통신공	3,158					948	2,210
조경공	1,014					304	710
4. 보상비	195,385	58,616	58,616	78,153			
1) 토지보상비	195,385	58,616	58,616	78,153			
5. 부대비	3340	1,131	323	161	518	517	690
1) 감리비	1,725				518	517	690
2) 제영향평가비	1,615	1,131	323	161			
6. 부가가치세	2,025	152	114	117	247	434	961
7. 예비비	21766	6,029	5,987	7,944	271	478	1,057
총 사업비	239,424	66,318	65,855	87,383	2,984	5,253	11,631

주 : 1) 재무성 분석 시 토지보상비에 국공유지 보상비는 포함하지 않음

2) 소요되는 비용은 민자사업자 부담을 원칙으로 하되, 재정지원은 향후 사업시행 단계에서 관련법령에 따라 지원여부 검토 결정

출처 : 해양수산부(2020)

- 대천항 항만시설의 연도별 유지관리비용을 살펴보면 수입 대비 지출액이 2023년 기준 3.6배 큰 것을 알 수 있음
 - 2021년 대천항의 터미널 점용료 및 항만시설 사용료를 합산한 수입액은 227백만 원이며, 항만시설 유지비와 터미널 시설 위탁비를 합산한 지출액은 1,312백만 원으로 수입에 비해 지출이 5.8배 높은 것으로 나타남
 - 또한 2022년에는 수입 대비 지출이 4.4배, 2023년에는 3.6배로 대천항 유지비가 감소하면서 차이는 줄고 있지만 여전히 수입 대비 지출액이 크게 높은 상황임

표 6 대천항 항만시설 유지관리비용

(단위 : 백만원)

구분	2021	2022	2023	비고
지출	1,312	1,025	842	
대천항 유지비	842	535	322	지출
터미널 시설 위탁비	470	490	520	지출
수입	227	232	237	
터미널 점용료	39	28	28	수입
항만시설 사용료(단체 등)	188	205	209	수입

3. 대천항 재개발 시 한계점

- 항만개발은 대규모 예산이 투입, 지방재정력 격차로 인해 중앙정부 중심의 개발이 효율적이라는 인식의 한계
 - 지방관리 항만의 관리 및 재개발 사무가 지방으로 이양되기 전후의 선행연구들을 살펴보면 항만의 경우 중앙정부 중심의 개발이 필요하다는 인식이 높음
 - 즉, 총괄적인 항만개발 계획 및 집행을 중앙정부에서 담당하는 경우 종합적이고 일관적 항만관리 정책을 수행할 수 있다는 점에서 효율적이라는 관점이 존재함(정혜진 외, 2019)
 - 중앙정부에서 항만 개발 및 관리를 담당할 경우 대규모 재정이 필요한 사업에 대응할 수 있으며 지자체 간 상이한 재정여건으로 인한 불평등 및 개발 방향의 차이로 인한 갈등 방지에 유리할 수 있음(박형준 외, 2016)
 - 또한, 항만개발과 관리 업무 수행을 위한 지방자치단체의 재정 능력이 상대적으로 낮으며 투자 대비 인력이 수준이 높지 않다는 지적이 있음

□ 대천항 개발은 충청남도, 토지소유권은 해양수산부로서 재개발 시 사업비의 81.6%가 국유지 매입비로 인한 충남도 중심 개발의 재정적 한계

- 상술한 바와 같이 대천항 사업비(어구수리장 제외) 총 2,394억 원 중 토지보상비가 1,954억 원으로서 전체 사업비의 81.6%가 국유지를 매입하는데 사용될 계획임
 - 즉, 충남도가 대천항을 계획대로 재개발하기 위해서는 공사비 외에도 해양수산부로부터 토지매입을 위해 도비 1,954억 원을 자체 마련해야 하는 상황임
- 이는 지방관리 항만의 관리권에 이어 2025년도부터 개발권도 시·도에 주어지지만 토지 소유권은 여전히 해양수산부에 있음에 따른 지방관리 항만 재개발의 한계임
- 실제, 제3차 항만재개발 기본계획을 바탕으로 지역경제를 활성화하고자 지정된 전국 11개 항만 및 17개 대상지를 살펴보면 무역항이나 국가관리 항만의 재개발 완료 비율이 높음
 - 즉, 항만 재개발 사업이 완료된 여수신항, 동해·묵호항은 모두 국가관리 무역항임
 - 반면, 사업이 공사 중이지도, 추진 중이지도 못한 투자유치중인 4개소 중 두 개소 즉 대천항과 구룡포항은 지방관리 연안항 모두가 해당됨
- 따라서, 시도 자체 사업비로 국유지를 매입하면서 지방관리 항만을 지역경제를 위해 적극적으로 개발하라는 점에는 큰 문제가 있음
- 이에 관련 지방자치단체에서도 항만 재개발 활성화 및 항만 관련 사무의 지방자치단체 자율권 보장을 위해 항만 개발 및 관리업무의 이양과 동시에 국유재산으로 설정된 항만 토지 소유권의 지방이양을 요구하고 있는 상황임

□ 항만시설의 개발·관리·사용 관련 권한이 지방으로 이양되었으나 여전히 지방자치단체가 자율적으로 해당 사무를 수행하는데 전반적 한계

- 항만 관련 사무가 시·도의 자치사무로 전환되었지만 이를 수행하는데 있어 재정적·제도적 미비점이 존재하여 지방항만 개발 및 관리에 어려움이 있음
 - 재정적인 측면에서 지방관리항만 사용료의 경우 2024년 초반에야 지방으로 이양되어 충청남도의 경우 연간 160억 원여의 지방관리 무역항 사용료가 중앙정부로부터 이양되었음

- 2020년 항만법 개정 시 포함하지 않은 사무의 허가권자가 여전히 해양수산부장관으로 규정되어 있는 등 법리상 미흡한 부분이 존재하여 2021년 12월 항만법이 일부개정되는 등 지속적으로 제도 개선이 이루어지고 있는 상황임(의회신문, 2021)
- 또한, 항만 개발 및 관리 권한이 지방자치단체에 귀속되었으나 항만토지의 소유권은 여전히 국가(국유재산)으로 남아 있어 항만 재개발 시 한계가 존재한다는 지자체의 의견이 존재함
- 충청남도 대천항의 경우 2007년 '제1차 항만재개발 기본계획'에 준설투투기장 재개발 사업이 포함되어 투기가 완료되었으나 17년여 동안 재개발이 지연되고 있는 상황임

IV 지방관리 항만의 토지이양 논의

1. 항만개발 및 관리 권한의 지방이양 시행

□ 지방이양일괄법의 시행

- 2021년 1월 지방이양일괄법이 본격시행됨에 따라, 지방관리항의 항만시설 개발 및 운영 권한이 국가에서 지방자치단체로 이양됨
 - 2020년 1월 국회를 통과한 「중앙행정권한 및 사무 등의 지방 일괄 이양을 위한 물가 안정에 관한 법률 등 46개 법률 일부개정을 위한 법률」(이하 지방일괄이양법)이 2021년 1월부터 시행됨에 따라 400개 사무가 지방자치단체로 이양됨
 - 이에 따라, 전국 60개 항만 가운데 35개에 해당하는 지방관리무역항(17개), 지방관리연안항(18개)(이하 지방관리항)의 항만 관련 41개 사무가 지방자치단체로 이양되었음(행정안전부·자치분권위원회, 2020)

표 7 지방관리 항만 현황

구분	지방이양 항만
무역항 (17개소)	서울항, 보령항, 태안항, 완도항, 삼천포항, 통영항, 고현항, 옥포항, 장승포항, 진해항, 속초항, 옥계항, 삼척항, 호산항, 제주항, 서귀포항, 하동항
연안항 (18개소)	대천항, 비인항, 송공항, 흥도항, 진도항, 땅끝항, 화흥포항, 신마항, 녹동신항, 나로도항, 중화항, 부산남항, 구룡포항, 강구항, 주문진항, 애월항, 한림항, 성산포항

출처 : 행정안전부(2018)

- 지방에 이양된 대표적 항만 관련사무는 지방관리항에 대한 ‘항만관리 권한’과 ‘항만 개발 권한’임(행정안전부, 2018)

표 8 「항만법」 지방관리항만 관련 41개 사무

구분	지방이양 항만
1~13	항만시설의 신설, 증·개축 등 항만의 개발(법 제2조~제20조)
14~23	분구의 설정, 항만시설·장비 설치신고수리 및 검사, 항만시설의 사용허가 및 사용료 징수, 안전점검 등 항만의 관리와 사용(법 제20조~제31조)
24~26	법령위반자 처분, 공익을 위한 처분, 보고명령 및 출입검사 등 항만 공사 및 시설이용자에 대한 감독 권한(법 제66조~제74조)
27~33	공용부담 또는 공익 처분으로 인한 손실보상(법 제75조~제80조)
34~41	권리의무이전 및 과태료 부과 등 보칙·벌칙 규정(법 제83조~제101조)

출처 : 행정안전부(2018)

- 일부 지방자치단체의 경우 항만관리와 개발 등과 관련된 해양 항만 권한이 중앙정부에 지나치게 편중되어 있어 자율적 개발 추진에 어려움이 있음을 지적하며 해양자치권 확보 차원에서 항만 관련 권한의 지방이양을 지속적으로 요청해 왔음
- 항만개발 및 관리 권한의 지방이양은 효율성 측면에서 논란의 여지가 존재하지만 지방자치단체의 해양항만 사무관련 자치권 확보라는 긍정적 측면이 존재함
- 한편, 지방이양일괄법의 시행으로 「항만법」이 개정되어 지방관리항 업무가 지방자치단체로 이양됨에 따라 지자체의 해양자치권 강화뿐만 아니라 지방관리항 인접 지역의 경제 및 생활 여건, 지역 내 산업환경 등을 고려한 항만 개발 및 관리가 이루어질 수 있을 것으로 예측됨
- 다시 말해, 항만 개발 및 관리 권한을 지방에 이양함으로써 지방의 항만 관련 역량 제고, 지역 맞춤형 항만 개발·관리 가능성 증가, 항만계획과 지역 내 도시계획과의 연계 추진 가능성 증가 등의 긍정적인 측면이 존재함(정혜진 외, 2019)

□ 충청남도 지방이양 관리항의 개발 및 관리

- 2021년 지방이양일괄법의 시행으로 충청남도의 경우 4개의 지방관리항의 권한이 국가(해양수산부)로부터 이양되었으며 향후 국가사무에 해당하는 지방관리항만 재개발 관련 권한이 이양될 예정임
- 2021년 시행된 지방이양일괄법에 따라 무역항에 해당하는 보령항과 태안항, 연안항에 해당하는 대천항과 마량진항의 항만권한이 충청남도로 이관되었음

- 현재 제2차 지방일괄이양 법률(안)과 관련하여 항만 재개발 사무의 대상이 되는 지방관리항은 4개이며 충청남도의 대천항이 이에 해당함
- 다만, 지방이양일괄법이 시행된 상황에서 항만 개발 및 관리 권한의 지방이양 효과가 발휘되기 위해서는 재정 및 조직 확보, 제도 정비(국유재산에 대한 처리) 등이 뒤따라야 할 필요가 있음

2. 지방관리 항만의 토지 소유권 이양 논의

□ 중앙정부는 지방관리 항만의 관리업무 외에 토지 소유권 이양에 대해서는 부정적인 입장 견지

- 전술한 바와 같이 지방이양일괄법에 따라 항만 개발 및 관리 사무의 경우 시·도가 관리청이 되었으나 항만 관련 토지는 여전히 국가소유(국유지)로 유지됨으로써 항만 사무관리의 주체와 항만 토지 소유 주체가 이원화되어 있는 상황임
- 이러한 상황에 대해 토지소유권 여부와 항만 개발 및 관리는 별개의 문제라는 입장과 항만 개발·관리에 대한 지방자치단체의 자율성과 책임 강화 및 항만 재개발 활성화를 위해 토지소유권도 지방자치단체에 이양해야 한다는 주장이 존재함

□ 중앙정부가 항만 관련 토지를 기존 체계대로 소유하는 것이 현실적으로 타당하다는 입장, 근거로 항만의 효율적인 개발과 운영 제시(박형준 외, 2016; 김근섭 외, 2017)

- 항만 토지의 국가 소유를 긍정하는 입장에서는 지방자치단체의 현 재정상황을 고려할 때 중앙정부의 지원이 필요하다는 점에서 국가소유가 합당하다고 봄
- 이에 대해, 과거 제주특별자치도에서 국도를 지방도로 전환 시 사무 이양과 동시에 소유권이 이양되면서, 이양 이후 신규사업에 대해 중앙정부가 재정지원을 하지 않도록 규정하였는바, 이후 제주에서는 재원확보의 어려움으로 신규 지방도 건설을 수행하지 못한 사례를 근거로 들고 있음(김근섭 외, 2017)

- 또한, 향만 관련 토지의 국유재산에 유지에 긍정적인 입장에서는 소유권이 이양 되더라도 이를 관리하기 위한 추가 예산 및 인력이 필요하나 지방자치단체가 예산과 인력을 확대할 만한 여력이 존재하는 지에 대해 의문을 제기함
- 추가적으로 국가 중요 공공재로서의 역할 수행 측면에서 향만 관리 사무의 이양과 별개로 국유재산으로 유지하는 것이 타당하다는 근거를 제시하고 있음(김근섭 외, 2017)
- 현행법 상 향만관련 토지는 국유재산에 해당하므로 토지 소유권의 이양을 위해서는 「국유재산법」의 개정이 선행되어야 하며 향만 관련 토지에만 적용하는 것은 형평성 문제가 존재할 수 있음(박형준 외, 2016; 김근섭 외, 2017)

□ 반면, 향만 개발·관리의 효과적 수행과 향만 재개발 촉진을 위해서 토지소유권의 이양이 필요

- 향만 개발·관리 업무를 수행하는 관리청(지방자치단체)과 향만 토지의 소유권자가 이원화 되어 있어 향만 사무의 효율적 관리에 한계가 존재
- 예를 들어, 개발·관리주체와 토지소유권이 분리됨에 따라 준설토 투기장 등 노후·유희화된 향만부지 재개발 시 국유지 매입에 막대한 예산이 소요되며 사업추진이 지연 되는 상황이 발생함

□ 2025년 향만재개발 권한까지 지방자치단체 이양이 예정된 상황에서 토지소유권의 이원화는 사업 추진의 비효율과 지방자치단체에 막대한 재정적 부담을 부과하는 결과 초래

- 홍수피해 등으로 인한 피해 방지 및 치수 목적으로 일부 지방하천을 국가하천으로 승격 시켜 지방으로부터 국가가 해당 하천의 관리 권한 및 소유권을 넘겨받아 국유재산으로 등록하는 경우가 존재함
- 지방자치단체들은 지방향만 재개발을 촉진하고 지방재정의 부담완화를 위해 지방향만에 관련된 국유재산(토지)을 지방에 무상 양도할 필요가 있음을 강하게 주장하고 있음

□ 대천항 일부 수심이 낮아 향만시설로 이용 불가 → 배후지역에 민간투자 유치 및 상업시설 개발로 지역경제활성화 동력수단으로 활용 필요

- 2022년 개정 보조금법 시행령에서 지방이양항만을 국비 지원 대상에서 제외, 충남에서 지방항만의 관리 및 재개발 업무를 수행하기에는 한계가 존재함
- 새로 확보된 모든 부지를 향만 관련 공공시설로 설정하여 개발하는 것은 현실성이 떨어지며 토지 이용 측면에서 비효율적임
- 특히 재개발 대상 일부 지방항만 부지, 수심이 낮아 향만 시설로 이용이 불가능하며, 모든 부지에 공공시설을 설치할 수 없으므로 일반적으로는 이런 부지에 지역경제 활성화 목적의 민간 투자를 통해 상업시설 등을 유치하고 있음
- 또한, 해당 부지 및 시설이 국유지로 설정되어 있을 경우 지방자치단체에서 책임성을 가지고 시설관리 및 투자를 수행할 유인이 약화될 가능성이 존재함
- 한편, 지방이양일괄법 이전 지방항만에 대해 관리 권한을 가지고 있던 해양수산부가 2000년대 재개발을 위해 일부 항만을 재개발 대상으로 지정하였으나 이후 수년간 재개발을 수행하지 못한 사례가 존재함
- 이러한 점들을 종합하여 보았을 때, 향만 관련 국유재산을 지방자치단체에 이양하여 관리권과 소유권을 일원화하고 재개발 사업을 위한 재정 확보와 실질적 수행을 독려할 필요가 있음

□ 지방일괄이양법 시행 이후 지자체에서 대규모 향만사업 추진 난색 표명

- 2021년 지방일괄이양법 시행 이후 향만 개발 및 관리 권한이 지자체로 이양되었으나 지방자치단체들은 대규모 향만사업 추진에 난색을 표명하고 있으며 제도개선이나 대응 방안을 모색 중에 있음
 - 향만 관련 권한이 지방자치단체에 이양되었으나 향만개발 및 관리사업에는 일반적으로 대규모 예산이 투입이 요구되므로 현행 지방재정 여건상 이를 충족시키는데 한계가 존재함

- 2021년 정부예산 중 지방관리 항만이 존재하는 광역자치단체의 항만사업에 지원되는 국비가 1,493억 원으로 조사되었는데 지방자치단체의 재정 현실을 감안할 때 중앙정부에 의존할 수밖에 없는 상황임

표 9 지자체 항만 관련 사업 재정지원 규모

(단위 : 백만 원)

구분	계	부산광역시	충청남도	전라남도	경상남도	경상북도	강원도
2021년 예산규모	149,289	27,688	20,539	32,984	48,455	10,400	9,233
보유항만 수	29	1	4	9	8	2	5

자료 : 경상남도 공식블로그(<https://blog.naver.com/gnfeel>)

- 실례로 지방관리 무역항에 해당하는 경상남도 장승포항의 경우 크루즈 선박 접안 등 장기적 관점에서 외항방파제 위치 변경에 대한 주민 요구가 증가함에 따라 요구되는 예산이 468억 원에서 2,200억 원으로 급증함⁶⁾
- 경상남도가 관리하는 7개 항만의 1년 예산이 320여억 원인 점을 감안하면 사업추진이 불가하므로 경상남도는 해수부가 제안한 장승포·옥포·고현항을 통합하여 국가관리항만으로 전환을 추진하는 방안을 검토 중에 있음
- 또한, 지방관리 무역항인 제주항 역시 29개 선박을 수용할 수 있지만 항만 수용능력을 넘어서는 하루 평균 50여 척이 넘는 선박이 정박하여 항만 확장이 필요하나 다른 지역과의 형평성 문제로 예산 지원이 적시에 이루어지지 않고 있음⁷⁾
- 최근 지방관리항만의 국가관리항 전환 요구가 증가하자 해양수산부는 이에 대응하기 위해 항만 분류체계 개편을 위한 작업에 착수하였음
- 충청남도의 경우 보령항, 태안항, 대천항, 마량진항의 개발·관리 권한을 이양받은 이후에 항만시설 유지 및 관리를 위해 투입하는 예산이 증가추세에 있으며 개발 사업 추진 시 대규모 예산이 필요한 상황임
 - 충청남도가 항만 관리에 투입하는 예산은 2022년 300억 원에서 2023년 363억 원으로 증가하였음

6) 거제인터넷신문(2022.12.29), '장승포·옥포·고현항' 통합 국가관리무역항 '거제항'으로, 접속일자: 2024. 5. 1.

7) 제주일보(2023.5.1.), '만성적인 선석난 제주항 ... 국가관리항 전환 귀추 '주목'', 접속일자: 2024. 5. 1.

- 제4차 항만기본계획에 여객선 및 어선의 입·출항 시 안전을 위해 대천항 북방파제에 항내 준설, 준설토 투기장, 소형선 부두 조성 등의 사업이 반영되어 이의 수행을 위해 2,638억 원이 소요될 것으로 추정되고 있음(충청남도, 2023)
- 이러한 충청남도의 재정적 부담 증가에도 불구하고 지방관리 무역항 개발·관리 등을 위해 중앙정부가 지원하는 항만분야 전환 사업비는 연간 300억 원에 불과함
- 또한, 2022년 1월 개정된 보조금법 시행령에서 '지방이양항만 지원' 항목을 국고보조 대상에서 제외하도록 규정하고 있어 지방자치단체들이 열악한 재정 여건에서 항만재개발 추진에 어려움을 겪고 있음
- 최근 해양수산부는 지방자치단체의 요청을 수용하여 2024년 지방관리 무역항 시설 사용료를 지방자치단체 이양하기로 결정하여 충청남도의 경우 160억 원의 지방무역항 사용료를 넘겨받게 됨
- 지방항만 시설 사용료 이양 등의 조치에도 불구하고 지방항만의 개발 및 관리를 위한 재정수요를 감안할 때 지방자치단체의 지방항만 관리의 지속가능성에 의문이 존재함
- 항만 권한의 지방이양을 통해 지방자치단체의 해양 자치권 보장 및 지역 맞춤형 항만 시설의 개발·관리의 투자를 통한 주민 수요에 효과적 대응이라는 목표를 달성하기 위해서는 사무 권한에 상응하는 예산 관할 권한을 지방자치단체에 부여할 필요가 있음
 - 지방일괄이양법 시행에도 불구하고 여전히 항만 관리와 운영에 관한 예산 및 편성권한이 중앙정부에 귀속되어 있으므로 예산관리 권한 역시 지방에 이양할 필요가 있음(박형준 외, 2016)
 - 항만관련 권한이 이양되더라도 자연재해 등으로 인해 항만시설의 복구 또는 재개발 등에 막대한 비용이 소요될 경우 이를 지방자치단체가 모두 감당하기에는 한계가 있음
 - 최근 지방항만 시설 사용료가 지방자치단체에 귀속되는 등 제도개선이 이루어지고 있지만 추가적으로 교부세나 지역균형발전 특별회계 등을 통해 지원하는 방안을 검토할 필요가 있음
 - 그러나 궁극적으로는 지방자치단체가 자주재원을 통해 항만관련 재원을 확보할 수 있도록 국세와 지방세 체계 개편 등의 완전한 지방분권을 위한 근본적인 해결책에 대해 모색할 필요가 있음(박형준 외, 2016)

3. 사무이양 시 토지 이양사례와 법적 요건 검토

□ 지방→국가 사무전환의 경우 토지소유권도 동시에 이양 사례

- 지방하천의 국가하천 전환 시 관리 권한뿐만 아니라 토지 소유권한을 동시에 이양한 사례가 존재함
 - 해양수산부에서는 지방관리 하천의 관리·재개발권한 외에 토지소유권 이양에 대해서는 부정적 입장인 반면, 실제 지자체에서 국가로 사무전환 시에는 토지소유권까지 이양한 사례임
- 반면, 국가→지방 사무이양 시 항만시설뿐만 아니라 2000년대 제주특별자치도 추진 시 국유재산의 지방자치단체이양에 대한 요구가 주장되었으나 관철되지 못하는 등 지방 관리 사무와 관련된 국유재산의 지자체 이양에 대한 요구가 지속적으로 제기되어 왔음
- 하천 사례의 경우 공공시설물 관리의 효율성 및 책임성을 제고하여 시민 안전과 같은 공공목적 달성을 위해 관리권과 소유권을 일치시키는 경우에 해당하므로 공공 시설물 관리·운영 체계의 일관성 유지 차원에서 참고할 필요가 있음
- 이러한 사무관리의 효율성, 지방자치단체의 재정적 부담완화, 지자체의 자율성과 책임성 제고, 지자체 사무 관련 국유재산 관리의 일관성 측면 등을 고려할 때 항만 관련 사무와 항만 토지 소유권을 동시에 이양하는 것이 타당할 것으로 사료됨

표 10 지방관리하천의 국유관리하천 전환 사례

〈20개 지방하천, '국가하천' 전환 사례〉

- 개요: 환경부 및 국가수자원관리위원회는 2024년 2월 심의를 통해 지방하천 20곳(467km)을 국가하천으로 승격하기로 의결함
- 목적: 기후변화 등으로 인해 지방하천에 홍수 피해 증가함에 따라 홍수피해로부터 국민안전 확보
- 지정시기: 2024년 10월(10곳), 2025년 1월(10곳)
 - 지정기준: 홍수대응이 시급한 하천 유역 내 거주인구 많은 하천, 댐 직하류 하천
 - 2024년 승격 대상: 삼척오십천, 한탄강, 영강, 온천천, 창원천, 회야강, 웅천천, 전주천(구간연장), 황룡강(구간연장), 순천동천
 - 2025년 승격 대상: 주천강, 단장천, 동창천, 위천, 갑천(구간연장), 병천천, 삼교천(구간연장), 조천, 오수천, 천미천

- 국가하천 전환구간에 대한 인수·인계
 - 인수 및 점용 전환 대상 확인·분류 후 시설물 이관(하천시설물 - 인수, 그 외 시설물 점용시설물 전환)
 - 하천부지: **전환 구간 내 공유지(광역사도, 시군 소유)는 단계적으로 국유지로 무상 전환 검토**(폐천부지의 경우 규정에 따라 활용계획 등을 수립하여 2024년 9월까지 인계 전 시군에서 조치)
- 충청남도 전환 지방하천 - 4개소
 - 웅천천(금강), 병천천(금강), 갑천(금강), 삼교천(금강)

출처 : 환경부(2024), 충청남도(2024) 참조하여 저자 구성

□ 국가→지방 사무이양시 토지소유권 이양 법적 요건은 가능

- 국유재산법 제27조와 동법 시행령 제 58조에 근거하여 국가사무에 사용하던 재산을 그 사무를 이관받은 지방자치단체가 계속하여 그 사무에 사용하는 경우, 양여가 가능한 것으로 명시하고 있음
- 국유재산법 제27조(처분의 제한)에서는 행정재산의 처분을 제한하되 대통령령으로 정하는 행정재산을 직접 공용이나 공공용으로 사용하려는 지방자치단체에 대해서는 양여할 수 있음을 알 수 있음
 - 또한 동법 시행령 제58조(양여)에서는 이 때 대통령령으로 정하는 행정재산이란 국가 사무에 사용하던 재산을 그 사무를 이관받은 지방자치단체가 계속하여 그 사무에 사용하는 일반재산을 말하는 것으로 명시하고 있음

표 11 국유재산법 및 동법시행령상 행정재산 양여 가능 요건

〈국유재산법〉

제3장 행정재산

제27조(처분의 제한) ① 행정재산은 처분하지 못한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 교환하거나 양여할 수 있다. <개정 2011. 3. 30., 2020. 6. 9.>

2. 대통령령으로 정하는 행정재산을 직접 공용이나 공공용으로 사용하려는 지방자치단체에 양여하는 경우

② 제1항제2호에 따라 양여하는 경우에는 제55조제2항·제3항을 준용한다. 이 경우 “일반재산”은 “행정재산”으로 본다.

제55조(양여) ① 일반재산은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 양여할 수 있다. <개정 2011. 3. 30., 2012. 12. 18.>

1. 대통령령으로 정하는 일반재산을 직접 공용이나 공공용으로 사용하려는 지방자치단체에 양여하는 경우

- ② 제1항제1호에 따라 양여한 재산이 10년 내에 양여목적과 달리 사용된 때에는 그 양여를 취소할 수 있다.
- ③ 중앙관서의 장은 제1항에 따라 일반재산을 양여하려면 총괄청과 협의하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 가액 이하의 일반재산을 제1항제3호에 따라 양여하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2011. 3. 30., 2017. 12. 26.>

〈국유재산법 시행령〉

제19조(행정재산의 교환·양여) ② 법 제27조제1항제2호에서 "대통령령으로 정하는 행정재산"이란 제58조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 재산을 말한다. <신설 2011. 4. 1.>

제58조(양여) ① 법 제55조제1항제1호에서 "대통령령으로 정하는 일반재산"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 재산을 말한다. <개정 2011. 4. 1., 2012. 4. 10., 2014. 7. 14.>

1. 국가 사무에 사용하던 재산을 그 사무를 이관받은 지방자치단체가 계속하여 그 사무에 사용하는 일반재산

- 다만, 향만재개발법 제29조에서는 사업구역에 있는 국가 또는 지방자치단체의 향만재개발에 필요한 재산은 사업시행자에게 수의계약으로 처분할 수 있음을 나타내고 있음
- 또한 동법 제30조에서는 국가 또는 지방자치단체는 향만재개발사업의 완료를 조건으로 수의계약으로 처분할 수 있는 재산의 매각을 예약할 수 있다고 명시하고 있음
- 따라서 향후 국유지법과 향만개발법상 동시 검토를 통해 지방관리향만 토지의 지방자치단체 이양을 고려할 필요가 있음

표 12 향만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률상 국공유지의 매각조항

〈향만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률(약칭: 향만재개발법)〉

제29조(국공유지의 처분제한 등) ② 사업구역에 있는 국가 또는 지방자치단체 소유의 재산으로서 향만재개발 사업에 필요한 재산은 「국유재산법」 제9조에 따른 국유재산의 관리·처분에 관한 계획 및 「공유재산 및 물품 관리법」 제10조에 따른 공유재산 관리계획과 「국유재산법」 제43조 및 「공유재산 및 물품 관리법」 제29조에 따른 계약의 방법에도 불구하고 사업시행자에게 수의계약으로 처분할 수 있다.

제30조(국유재산 또는 공유재산 매각의 예약) ① 국가 또는 지방자치단체는 향만재개발사업의 완료를 조건으로 사업시행자에게 제29조제2항에 따라 수의계약으로 처분할 수 있는 재산의 매각을 예약할 수 있다.

제32조(비용의 부담) ① 향만재개발사업에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다.

- ② 국가나 지방자치단체는 대통령령으로 정하는 바에 따라 예산의 범위에서 사업시행자에게 향만재개발 사업의 시행에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. <개정 2023. 10. 31.>

□ 양여 후 10년 내 타 목적 사용 시 양여취소 조항은 큰 제약요건이 아님

- 항만 재개발이 이루어질 경우 부지의 활용에 있어 항만시설 및 관련 공공시설로 전적으로 활용하기에 어려운 점이 존재함
 - 특히 대천항의 경우 수심이 낮아 더더욱 항만관련 시설로만 활용하기에는 한계가 있음
 - 향후 항만 재개발의 범위를 넓게 인정하여 지방항만 관리 및 재개발이 효율적·효과적으로 이루어지도록 제도적인 측면에서 검토·보완할 필요가 있음
- 국유재산법 제55조(양여) 제2항 양여한 일반재산이 10년 내 양여목적과 달리 사용된 때 양여를 취소할 수 있다는 조항은 현실적으로 지자체에서 큰 제약조건은 아님
 - 중앙정부에서는 항만관련 국유지를 지방으로 이양을 해도 10년 내에 타 목적으로 사용 시 양여의 취소가 된다는 점을 언급하고 있음
 - 그러나, 현실적으로 항만관련 국유지가 지방으로 이양이 되더라도 재개발을 위한 기본 계획 수립, 실시설계 등 준비시간을 고려할 때 10년이라는 시간이 긴 기간은 아니며 큰 제약요건은 아님
- 따라서 지역경제에 보탬이 될 수 있도록 항만시설과 그 배후시설을 바탕으로 지역에 걸맞는 개발을 위해 항만시설 국유지의 지방이양을 적극적으로 검토할 필요가 있음

V 대천항의 재개발 방안

1. 대천항 항만재개발 여건 진단

- 대천항은 보령시 서해안에 위치한 어항으로의 어업전진기지뿐만 아니라 해상교통의 요충지로의 역할로 인해 대천해수욕장과 함께 유명 관광지이기도 함
 - 어족이 풍부해 꽃게, 배오징어, 소라, 우럭, 도미, 대하 등 해산물과 더불어 어선에서 막 건져낸 우럭과 도미 등 생선회가 유명하기에, 이를 직접 구매하고자 충남뿐만 아니라 타 지역에서 대천항수산물시장을 방문함
 - 또한, 항만 내 연안여객선터미널은 대천 앞바다의 섬 중 삼시도 등 육지에서 도로로 연결되지 않은 섬으로 통하는 기종점 역할을 하며, 주변에 국내 대표 해수욕장인 대천해수욕장이 위치해 있음
 - 대천항은 국도 40호선뿐만 아니라 서해안고속도로 대천IC 인근에 위치하여, 안면도를 방문할 관광객 또한, 대천항을 경유할 정도로 뛰어난 입지적 장점을 지님
- 대천항 항만재개발 관련 여건 진단을 위해 대천항 투기장 관련 주요시설 중 앞서 언급한 대천항, 대천항수산물시장, 연안여객선터미널, 대천해수욕장에 대한 실태분석을 수행함

그림 7 대천항 전경 사진

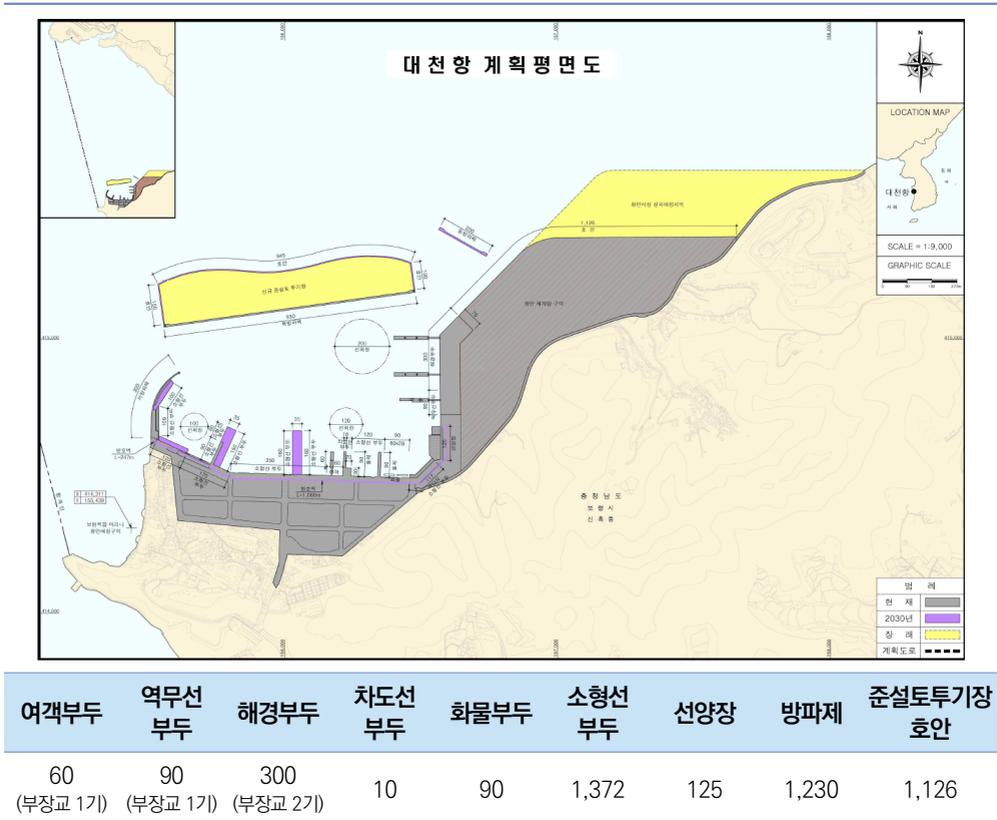


출처 : 보령시청 홈페이지

1) 대천항

- 대천항은 충청남도 보령시 신항동 일원에 소재한 지방관리 연안항⁸⁾으로 서해중부 여객, 어업기능 중심항만으로 육성할 계획이며, 전국 연안항 중 가장 큰 면적을 보유함
 - 대천항 항만구역의 현면적은 22,167천 m²(수상: 21,821천 m², 육상: 346천 m²)로 충남의 다른 지방관리 연안항인 비인항의 현 면적(1,749천 m²)과 비교해도 큰 차이를 보임
 - 특히, 대천항은 5m 이내의 넓은 수상구역을 가지고 있는데, 이는 비인항(1,627천 m²)과 비교해 약 13배 더 넓은 면적임

그림 8 대천항 계획 평면도



비고: 모든 단위는 m이며, 접안능력: 2선석, 하역능력: 36천 톤/년
출처: 해양수산부(2020), 제4차(2021~2030) 전국 항만 기본계획

8) 항만은 국제교역이 가능한 '무역항'과 국내 운송을 담당하는 '연안항'으로 구분되며, 각각의 항만 특성이나 운영 목적을 고려해 국가관리와 지방관리로 다시 구분됨

- (항만기능 재정립) 항내 정온도 향상을 위한 방파제 시설 확충으로 어선의 안전하고 편리한 항만시설 이용 및 어업근거지 기능 지원⁹⁾
 - 기 운영 중인 소형선 부두 개선·확충을 통한 주민어업활동 지원
 - 어선의 안전한 통항을 위해 항내개발·유지준설토 수용에 필요한 준설토 투기장 신설
- (항만운영 및 관리) 서해중부 도서지역 정주여건 개선 및 관광산업 지원을 위한 여객 부두의 지속적인 모니터링¹⁰⁾
 - 항내 수심 미확보 구간을 준설하여 어선 이용성 확보 및 안전사고 방지
 - 서방파제 소형선 부두의 적정 마루높이 증고를 통해 소형선 부두 상시 이용성 확보 및 기능 정상화
 - 향후 배후부지로 활용 가능한 신규 준설토 투기장 개발을 통한 항만시설의 체계적인 개발 및 관리
- (항만 환경개선) 기존 방파제를 활용한 신규 준설토 투기장 개발을 통해 환경영향 최소화¹¹⁾
 - 지속적인 여객터미널 운영·관리를 통해 서해중부 도서민 정주여건 개선

2) 연안여객터미널

- 충청남도에서는 개설된 국제여객항로 없이 연안여객항로만으로 운항되고 있으며, 대천항은 충남지역의 연안여객운송의 거점항만으로 활용
 - 충남 연안여객선 항로는 총 7개로 일반항로 4개와 보조항로¹²⁾ 3개가 운영 중이며, 대천항을 기종점으로 항로는 일반항로 3개가 운영 중임
 - 대천항에서 운영 중인 항로는 ▲원산도 방향의 가장 짧은 길이 항로 ▲ 호도-녹도-외연도 방향의 가장 긴 길이 항로 ▲삼시도-장고도-고대도 방향의 중간 길이 항로가 있음

9) 제4차(2021~2030) 전국 연안항 기본계획 보고서 : 대천항

10) 제4차(2021~2030) 전국 연안항 기본계획 보고서 : 대천항

11) 제4차(2021~2030) 전국 연안항 기본계획 보고서 : 대천항

12) 보조항로란, 시정에 의해 자율적으로 운영이 가능한 일반항로와 달리, 수익성이 보장되지 않지만 도서민의 교통권 보장을 위해 정부 보조금이 지원되어야 운영되는 항로를 의미함

표 13 충남지역 연안운송 항로 개요

항로명	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	기항지
대전-선촌	신한고속훼리 (㈜신한해운)	차도선 (12노트)	344G/T (350명)	8km (01:05)	선촌
	원산고속훼리 (㈜신한해운)	차도선 (12노트)	278G/T (249명)		
일반 대전-외연도	웨스트프론티어 (㈜신한해운)	일반선 (13노트)	140G/T (180명)	48km (02:15)	호도-녹도
대전-장고도	가자섬으로 (㈜신한해운)	차도선 (12노트)	496G/T (400명)	22km (01:20)	삽시도-장고도-고대도
도비도-대난지도	대형카훼리2 (㈜청룡해운관광)	차도선 (10노트)	106G/T (141명)	7km (00:30)	소난지도
구도-고파도	팔봉산 (㈜신한해운)	차도선 (11노트)	105G/T (71명)	14km (00:50)	-
보조 안흥-가의도	가의도 (㈜신한해운)	차도선 (10노트)	124G/T (95명)	7km (00:25)	-
오천-선촌	오천카훼리 (㈜신한해운)	차도선 (10노트)	89G/T (90명)	19km (01:10)	월도-육도-하육도- 추도-소도-영목

출처 : 한국해운조합(2024), 2023 연안여객선 업체 현황

그림 9 대천항 일반항로 현황



출처 : 한국해운조합(2024), 2023 연안여객선 업체 현황

표 14 2023년 충남지역 연안여객운송 현황

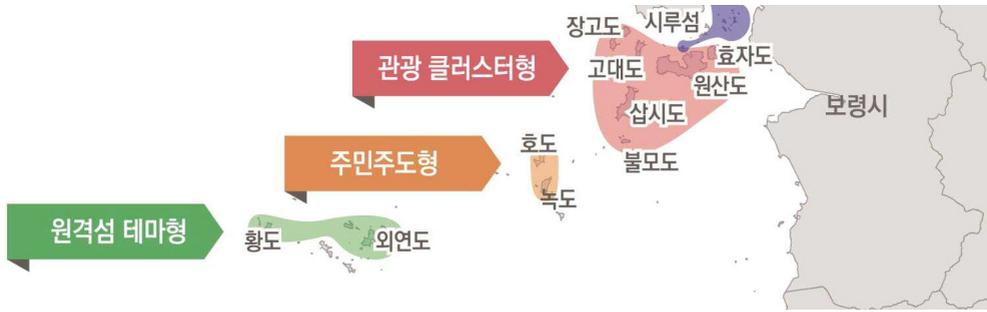
항로명	운항 횟수	결항 횟수	수송계	일반		도시민		
				실적	점유율	실적	점유율	
일반	대전-선촌	1,882	260	19,799	12,171	61.5%	7,628	38.5%
	대전-외연도	918	302	53,933	37,885	70.2%	16,048	29.8%
	대전-장고도	1,910	268	120,692	81,814	67.8%	38,878	32.2%
	도비도-대난지도	2,222	300	60,728	48,853	80.4%	11,875	19.6%
소계	6,932	1,130	255,152	180,723	70.8%	74,429	29.2%	
보조	구도-고파도	1,976	220	14,639	10,228	69.9%	4,411	30.1%
	안흥-가의도	1,892	300	29,515	23,716	80.4%	5,799	19.6%
	오천-선촌	1,255	205	11,762	7,462	63.4%	4,300	36.6%
	소계	5,123	725	55,916	41,406	74.1%	14,510	25.9%
합계	12,055	1,855	311,068	222,129	71.4%	88,939	28.6%	

출처 : 한국해운조합(2024), 2023 연안여객선 업체 현황

- 원산도 중심으로 삼시도·장고도·고대도 등 주변 섬은 관광 클러스터형인 반면, 호도·녹도는 주민주도형, 육상에서 가장 먼 외연도·외도는 원격섬 테마형으로 개발방향을 설정함
 - (관광 클러스터형) 원산도 거점성 확보 및 섬간 연계성 강화를 통한 테마형 복합 관광을 발전 방향으로 설정하였고, 주요 과제로는 ▲해양레저스포츠 거점 조성 ▲섬 자원 활용 관광거점 조성 ▲섬간 얼라이언스 구축 등임
 - (주민주도형) 주민 자치권 및 자립성 확대를 발전 방향으로 설정하였고, 주요 과제로는 ▲공동체 기반 정주환경 조성 ▲자립형 관광서비스 확대 등임
 - (원격섬 테마형) 테마형 복합 관광을 발전 방향으로 설정하였고, 주요 과제로는 ▲공동체 기반 관광거점 조성 역사 ▲자연자원 활용 테마형 관광지 조성 등임

표 15 대천항과 연결된 섬 현황

구분	면적 (km ²)	해안선 (km)	인구 (명)	가구 (세대)	도로연장 (km)	어선수 (척)	개발유형
호도	0.85	7.1	208	106	8.1	5	주민주도형
녹도	0.79	4.9	185	93	8.1	-	주민주도형
외연도	1.89	10.5	389	191	9.9	25	원격섬 테마형
삼시도	3.46	14.3	395	237	35.3	25	관광 클러스터형
장고도	1.31	9.5	268	128	13.8	5	관광 클러스터형
고대도	0.66	6	220	111	6.2	-	관광 클러스터형



출처 : 충청남도(2020), 충청남도 섬 가꾸기 종합계획

3) 대천해수욕장

- 대천해수욕장은 백사장이 가장 긴 해수욕장이며, 수도권과 거리가 가까워 여름 휴가철에 많은 사람들이 즐겨찾는 서해의 대표적 관광지임
 - 해수욕장 야간개장을 통한 관광객의 입욕시간 증가에 따른 관광객 만족도뿐만 아니라 머드축제로 많은 사람이 기대하고 찾는 관광지임
- 2023년 대천해수욕장의 방문객 총수는 574만 명으로 해운대(808만 명)에 이어 국내에서 가장 많은 방문객이 찾는 해수욕장이며, 그 뒤는 광안리 해수욕장(404만 명)임
 - 2022년 대천해수욕장의 방문객 총수는 483.9만 명으로 전년도 대비 약 18.7% 증가함
 - 이는 한국을 대표하는 축제인 보령머드축제 기간을 기존 10일에서 17일로 연장한 것과 코로나19 엔데믹 전환에 따른 여행 수요 증가로 볼 수 있음

- 전국 10대 해수욕장 이용객의 연령별 분포(2020년 10월~2021년 9월)는 대천해수욕장이 40~50대 장년층의 선호도가 가장 높음
 - 보령시에서 발표한 자료에 따르면 2020년 10월~2021년 9월간 전국 10대 해수욕장 인근의 신용카드 결제 데이터를 연령대별로 분석한 결과, 대천해수욕장의 경우 40~50대 비중이 50.72%로 가장 높음

표 16 대천해수욕장 만족도 조사 결과

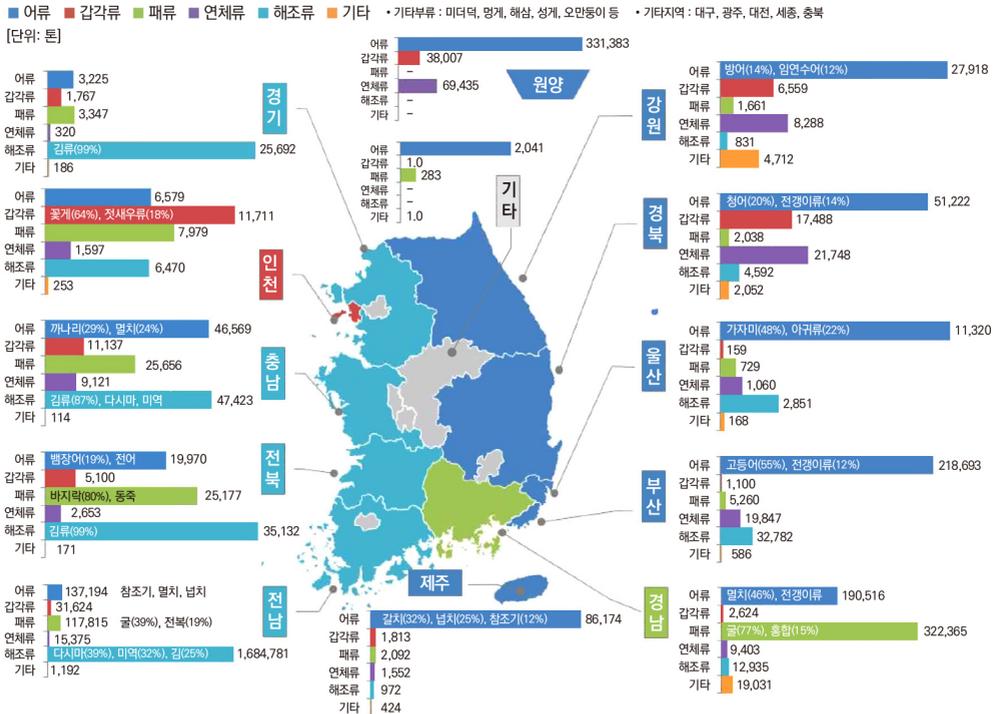
구분항목	상위응답 요약	상위응답 요약
방문이유	집과 가까운 피서지여서(34.1%) > 해수욕장의 지명도가 높아서(21.4%) → '거리 근접성'과 '해수욕장 지명도'가 주 이유로 꼽힘	
동행인	가족/친지(62.9%) > 친구/동료(29.8%) > 연인(5.4%)	
숙박계획	숙박(66.1%) > 당일(33.9%) → 전년 대비 숙박 비중 감소 * 2022년 숙박 68.1%, 당일 31.9%	
숙박일수	1박(64.4%) > 2박(32.9%) > 3박(1.7%) > 4박 이상(0.9%)	
이용 숙박시설	펜션/민박(32.4%) > 콘도(25.7%) > 야영(13.9%)	
주이용 교통수단	자가용(93.4%) > 열차(4.5%) > 버스(1.9%)	

출처 : 보령시(2023), 대천 무창포 해수욕장 고객만족도 조사응역

4) 대천항수산물시장

- 충청남도는 1,242km의 긴 해안선과 357km²의 넓은 갯벌(전국의 약 14.4%)을 보유하고 있어, 2021년 수산물 생산량은 140,020톤(4위)으로 그중 패류 생산량이 타 지역 대비 높음
 - 국내 수산물 생산량은 해조류 중심의 전남(1,978,981톤), 패류 중심의 경남(556,874톤), 어류 중심의 부산(278,268톤)에 이어 타 지역 대비 다양한 수산물을 생산하는 충남 순임
 - 특히, 충남의 연간 패류 생산량은 25,656톤으로 경남(322,365톤), 전남(117,815톤)에 이어 3번째로 많으며, 주요 생산물로는 굴, 바지락, 키조개 등이 있음

그림 10 전국 시도 수산물 부류별 생산현황(2021년)



출처 : 해양수산부(2023), 제1차(2023~2027) 수산부산물 재활용 기본계획

- 충청남도 어업형태에서 천해양식 어업의 비중이 2016년 41.0%에서 2021년 47.0%로 점차 확대되고 있어, 바다에서 잡는 어업에서 기르는 어업으로의 전환이 진행되고 있음

표 17 충청남도 어업형태별 생산실적 추이

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR
합계	128,678	162,957	149,097	163,470	151,791	140,021	1.7%
일반해면	72,548	94,021	86,402	91,247	83,697	69,385	-0.9%
천해양식	52,727	66,226	56,456	68,504	63,754	65,756	4.5%
내수면	3,404	2,709	3,239	3,718	4,340	4,880	7.5%

출처 : 국가통계포털

- 대천항수산물시장은 충청남도의 대표적인 수산물시장으로 충남지역에서 생산되는 수산물의 집산지로서 최대 시장인 수도권과 지리적인 장점을 지님
 - 대천항수산물시장은 충남 지역민뿐만 아니라 상대적으로 전남, 경남 등 수산물 주요 생산 지역과 비교해 수도권에서 가까운 지역임

그림 11 대천항수산물시장



출처: 보령시청 홈페이지

2. 향만의 재개발 사례

1) 해외 사례

- 해외 향만의 성공사례의 주요 성공요소는 ▲원도심과 연계 ▲장기적 관점의 공공주도 개발 ▲철저한 경관 관리 ▲수변접근·보행로 확보 ▲기존 시설활용 등으로 분석
 - (독일 하펜시티) 부족한 도심기능 해결과 기능 저하된 향만구역 활성화를 위해 관광·주거·상업·여가공간 등을 포괄하는 복합용도로 개발하여 새로운 도시 랜드마크로 창조
 - (영국 도크랜드) 산업의 활성화와 생활환경 정비 등 경제성에 입각하여 추진되었으며, 이로 인해 수변 녹지공간 부족 등 시민편의 제고 미흡 비판

- (호주 달링하버) 시드니 주민을 위한 연안으로의 접근성 향상 계획 초기부터 전체 부지 50%가 개방공간(Open Space)
 - (싱가포르 마리나베이) 주거환경개선과 글로벌 기업·관광객 유치 - 건물 내외부뿐 아니라 옥상·테라스까지 녹색공간을 최대한 확보 → 대규모 수변공원과 이를 잇는 수변보행로 확보 상업주거호텔오락 등 복합용도개발
 - (미국 볼티모어 이너하버) 공동화, 고용감소 등에 대응한 도심부 활성화 최초 항만재개발 성공사례이자 모범사례로 평가되며, 수변공간의 공공적 사용에 대한 확고한 비전 제시와 상세지침으로 장기간 점진적으로 진행되고 있음
 - (일본 미나토미라이21) 일자리 창출 등 업무기능 집적과 도심지 일체화 도시 자족기능·정주기능 확보를 위한 복합개발로 도시공동화를 극복하고 경제기반 확립 → 구도심과 연계, 외연을 확장하여 도시전체 경쟁력 확보하고, 디자인을 도시개발에 적극 도입
- 이들 성공사례 대부분은 대형 항만을 통해 세계적인 도시로 성장한 뒤, 노후화된 항만 재개발 사례이기에 대천항 항만재개발 사업과 유사한 국내 사례 중심으로 보고자 함

표 18 해외 성공사례 분석

구분	주요 내용	주요 시사점
<p>〈독일 하펜시티〉</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • 목적: 부족한 도심기능 해결과 기능 저하된 항만구역 활성화 • 규모: 1.55km² • 주도: 하펜시티 개발공사 • 시기: '01년부터 25년까지 5단계로 순차개발 	<ul style="list-style-type: none"> • 관광·주거·상업·여가공간 등을 포괄하는 복합용도개발(사무용도 53% 등 도심기능 위주) • 역사·문화 자원의 보존과 첨단 시설을 조화시켜 새로운 랜드마크 창조 • 토지사용허가제를 통하여 상업적, 비상업적 그리고 문화적 투자자의 균형적 참여 유도
<p>〈영국 도크랜드〉</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • 목적: 산업의 활성화와 생활환경 정비, 신교통 시스템 도입 등 • 규모: 22km² • 주도: 런던도크랜드개발공사 • 시기: '81년 착공 후 진행 중 	<ul style="list-style-type: none"> • 정부 주도의 명확한 비전과 강력한 권한을 부여받은 개발공사를 통해 사업 추진 • 완벽한 교통망 구축을 통해 대규모 민자유치 • 철저하게 경제성에 입각하여 추진되어 수변 녹지공간 부족 등 시민편익 제고 미흡 비판 → 대규모 개발로 인해 오피스 과잉 공급, 임대료 하락, 공실률 증가 등 문제점 도출
<p>〈호주 달링하버〉</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • 목적: 시드니 주민을 위한 연안으로의 접근성 향상 • 규모: 0.54km² • 주도: 달링하버공사 • 시기: '84년 착수 후 '10년까지 	<ul style="list-style-type: none"> • 계획 초기부터 전체 부지 50%가 개방공간 • 엄격한 경관통제(높이, 간격, 배치 등)를 통해 도시적 워터프론트 경관 연출 • 어디든 보행동선에 따른 편리한 이동 설계

구분	주요 내용	주요 시사점
<p>〈싱가포르 마리나베이〉</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • 목적: 주거환경개선과 글로벌 기업·관광객 유치 • 규모: 3.6km² • 주도: 도시재개발청 • 시기: '08년부터 '25년까지 3단계 	<ul style="list-style-type: none"> • 건물 내외부분 아니라 옥상·테라스까지 녹색공간을 최대한 확보 → 대규모 수변공원과 이를 잇는 수변보행로 확 • 상업주거호텔오락 등 복합용도개발
<p>〈미국 볼티모어 이너하버〉</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • 목적: 공동화, 고용감소 등에 대응한 도심부 활성화 • 규모: 0.41km² • 주도: 비영리 민간합동기구 (최초사업) • 시기: '68년부터 2000년대까지 진행 	<ul style="list-style-type: none"> • 최초 항만재개발 성공사례이자 모범사례로 평가 • 수변공간의 공공적 사용에 대한 확고한 비전 제시와 상세지침으로 약 40년에 걸친 사업 과정에서도 유지 • 초기부터 현재까지 소규모·장기간 개발 추진을 통해 확실성 탈피 및 여건을 반영한 다양성 제고
<p>〈일본 미나토미라이21〉</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • 목적: 일자리 창출 등 업무기능 집적과 도심지 일체화 • 규모: 1.86km² • 주도: MM21개발주식회사 (민관) • 시기: '83년부터 2000년대까지 진행 	<ul style="list-style-type: none"> • 도시 자족기능·정주기능 확보를 위한 복합 개발로 도시공동화를 극복하고 경제기반 확립 • 구도심과 연계, 외연을 확장하여 도시전체 경쟁력 확보하고, 디자인을 도시개발에 적극 도입 → 원거리 랜드마크, 야경 중심의 대형 앵커시설에 집중되어 휴먼스케일 계획은 미흡 평가 • 기존 항만시설 보전을 통해 역사성·정체성 부각

출처 : 해양수산부(2020), 제3차(2021~2030) 항만재개발 기본계획

2) 국내 사례

- (구룡포항) 구룡포항 내 매립지(3.9만 m²)를 지역특산품 및 주변관광자원과 연계되는 체류형 관광거점으로 조성 추진
- (장항항) 대체시설로 기존기능이 이전 예정인 장항항내 어항시설(5.8만 m²)을 관광객과 주민들을 위한 여가·휴식공간으로 조성
 - 사업효과 제고 등을 위해 군산항(금란도) 재개발 사업과 연계하여 추진
- (목포내항) 수산지원 기능의 북항 이전에 따라 내항지역(2.7만 m²)에 지역상권 활성화를 위해 수변상가, 친수공간 등 소규모 시설 위주 도입

- (부산항 용호부두) 현재 부두운영이 중단된 용호부두(4만 ㎡)를 인근 대규모 주거단지, 광안해수욕장 등과 연계한 시민들의 관광·휴양공간으로 조성
 - 1단계 사업은 체류형 해양관광·휴양공간 구축으로 고급호텔 건설 등 주변 관광자원과 연계해 관광휴양 숙박시설과 해상 플로팅 레스토랑 등을 검토함

그림 12 국내 항만재개발 기본구상 사례



3. 대천항의 재개발 방향

1) 개발방향

- 국가기본계획상에서 대천항 항만재개발의 특화유형은 ‘지역생활·문화거점형’으로, 기본방향은 대천해수욕장(보령머드축제), 대천항 등 인근 관광자원과 연계를 통해 주민과 방문객 모두를 만족시키는 것으로 설정함
 - 주 기능은 관광·휴양기능으로 도입시설은 운동시설, 제2종 근린생활시설, 판매시설, 관광휴게시설, 위락시설, 숙박시설 등으로 구성됨
 - 이외 부 기능으로는 상업·업무기능(문화 및 집회시설)과 문화·전시기능(제1종 근린생활시설, 제2종 근린생활시설, 판매시설, 업무시설, 의료시설, 방송통신시설)으로 제시됨
- 항만재개발 사업의 경제성을 확보하기 위해서는 지역 특화산업의 발굴·유치가 필요하므로 관련 기업, 연구기관, 시설 등을 유치할 수 있는 ‘복합산업몰류지구’ 조성이 필요함

- 대천항 항만재개발의 포괄적 지구계획상 도입기능은 '해양문화관광지구'와 '공공시설지구'로 지정되었으며, 이번 국가기본계획에서는 '복합산업물류지구'는 제외됨
- 원만한 항만재개발의 추진과 당초 목표 달성을 위해서는 해양관광 클러스터 조성뿐만 아니라 미래 해양산업 육성 기반을 위한 복합산업물류지구 조성이 포함되어야 함

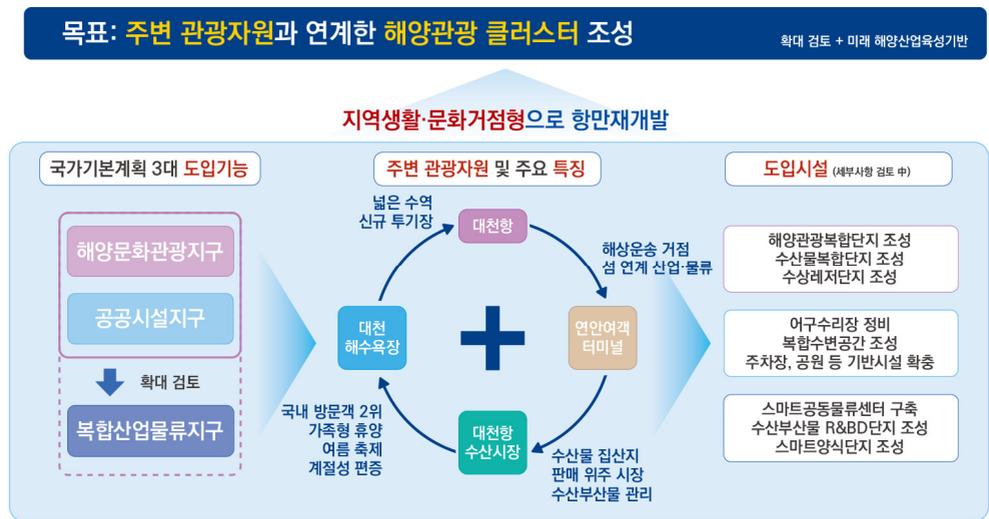
표 19 (지역생활·문화거점형) 대천항 투기장 포괄적 지구계획

구분	주요 도입시설	기능의 복합	면적비율 (%)
공공시설지구	<ul style="list-style-type: none"> 어구수리장 정비 및 관리를 통해 지역 어민의 어업활동 지원 수변공간 조성 	<ul style="list-style-type: none"> 주 기능: 어구수리장, 공원, 녹지, 수변시설, 보행자전용도로, 주차장 부 기능: 없음 	45.0
해양문화관광지구	<ul style="list-style-type: none"> 대천항과 연계한 관련 기능 강화 주변관광과 연계한 해양관광수요 창출 	<ul style="list-style-type: none"> 주 기능: 관광·휴양기능 부 기능: 상업·업무기능, 문화·전시기능 	55.0

출처 : 해양수산부(2020), 제3차(2021~2030) 항만재개발 기본계획

- 대천항 항만재개발 기본방향 하에, 해양문화관광지구, 공공시설지구의 도입기능을 확대한 복합산업물류지구의 조성과 주변 관광자원의 고유한 특징을 살려 해양관광 복합단지, 수산물복합단지, 어구수리장, 스마트공동물류센터 등의 도입시설을 제시함

그림 13 대천항 항만재개발 기본방향



2) 해양문화관광지구

- (해양관광복합단지) 개발대상지 인근 산림, 해양 등 자연자원을 활용하여 인공 해수풀, 숲속 쉼터, 글램핑 등 체험 공간을 갖춘 종합리조트단지 조성
 - 시드니 본다이의 아이스버그와 같이 바닷물을 이용한 인공 해수풀을 조성하고, 산림을 활용해 다양한 고급 숙박시설을 확충함으로써 대천해수욕장과 차별화된 체류형 거점 시설을 조성
- (수산물복합단지) 판매시설에 편중된 대천항수산물시장에 음식특화 거리, 지역 테마상가·단지 등을 조성
 - 2023년 상반기 부산시에서 가장 많은 방문객이 찾은 곳은 해운대해수욕장(278.1만 명)이 아닌 인접해 있는 해운대시장(306.9만 명)으로 대천항수산물시장 또한 먹거리 특성화를 통해 대천해수욕장 관광객의 연계 유입 가능
- (수상레저단지) 대천항의 넓은 수역을 토대로 카누, 카약 등 수상스포츠를 체험할 수 있는 계류장, 장비 보관실, 다목적 교육실 등의 전문 수상레저단지 조성
 - 수상레저활동 금지구역 외 대천항 항계선 내 넓은 수상면적(21,821천 m²)을 대상으로 신규 수상레저단지 지정

3) 공공시설지구

- (어구수리장) 국비 지원 등을 통해 현대적 어구수리장 조성
 - 무질서하게 방치된 어구를 정리하고, 악취, 소음, 경관 등을 개선해 어민편의 향상 및 관광객 유입 촉진
 - 어구수리장은 어민의 수요도 높지만, 어구보증금제 도입과 같은 국가정책의 실제적 이행에서도 중요
- (복합수변공간) 이용자의 접근성, 공공성 확보뿐만 아니라 다채로운 공간구성과 먹거리, 쇼핑 등 주민편의와 지역경제 활성화를 고려한 복합수변공간 조성
 - 시드니 항만재개발의 경우, 개방공간 확대와 보행 동선에 따른 접근성 개선에 초점을 두었으나, 식당, 숙소, 쇼핑시설 등이 친수공간과도 인접해 이용자의 편의성 또한 높임

- (주차장, 공원 등 기반시설) 인근 대천해수욕장까지 도보로 이동하기 어려운 문제점을 보완하기 위해 가족 단위 방문객을 위한 주차장과 공원 등의 기반시설 확충

4) 복합산업물류지구

- 복합산업물류지구의 도입시설은 어구수리장, 주차장, 공원 등 공공시설지구의 도입 시설과 연계해 입체적으로 구상
 - 예컨대, 어구수리장을 저층부에 두고, 고층부에는 주차장(공공시설지구)을 두거나 복합 산업물류지구의 특정 도입시설을 설치하는 방식
- (스마트공동물류센터) 서해안과 충남지역 소재 섬에서 생산되고, 대천항수산물시장에 모여든 수산물을 저비용으로 직배송할 수 있는 효율적인 물류 거점 구축
 - 국정과제인 스마트공동물류센터는 도심 내 물류 인프라 확충이 어려운 중소 물류기업에게 저렴한 임대료(시세의 약 80%)로 공동 이용하도록 제공하는 공유형 물류센터임
- (수산물부산물) 굴 껍데기뿐만 아니라 보령 특산물인 까나리액젓 찌꺼기 등의 수산 부산물을 자원화하고 친환경적으로 재활용하기 위한 수산부산물 R&BD 시설 구축
 - 수산부산물이란 수산물의 포획·채취·양식 가공 등의 과정에서 기본 생산물 외에 부수적으로 발생하는 뼈, 지느러미, 내장, 껍질 등을 의미함
 - 해외에서는 굴 패각을 자원으로 인식하고 산업자재, 해양환경 보호 소재로 적극 활용함. 대표적으로 미국은 체사피크만(Chesapeake Bay) 인근에 25억 개의 굴 패각을 살포하여 해양정화, 암초복원 등에 활용하고 있음
- (스마트양식) 기후변화 대응, 4계절 지속 가능한 어업소득 확대를 위한 실내배양·실내 양식 관련 스마트양식단지 조성
 - 충남 수산의 4대 전략품종 중 하나인 해삼양식은 실내에서 종묘 생산 후 자연에 방류하거나 종묘를 축제식, 또는 가두리식으로 양식장에 입식하여 양성함
 - 일반적으로 육상수조 양식은 종묘가격, 사료비용, 질병 등의 문제로 경제성이 확보되지 않아 잘 시도되지 않으나, 향후 기후온난화 등으로 인해 해상양식이 곤란할 경우 대안이 될 수 있음

4. 대천항의 항만재개발 추진방식

1) 관리청과 지방항만심의회

- 2025년 5월 1일부터 항만재개발법 제2조제9호에 의거하여 충청남도지사가 대천항 항만재개발에 관한 행정업무를 수행하는 관리청 역할을 담당함
 - 「중앙행정권한 및 사무 등의 지방 일괄 이양을 위한 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률 등 4개 법률의 일부개정에 관한 법률」이 제정됨(법률 제19819호, 2023. 10. 31. 공포, 2025. 5. 1. 시행)
 - 이에 따라 지방관리무역항 및 지방관리연안항에 대한 항만재개발사업 시행 및 허가 등에 관한 해양수산부장관의 권한 및 사무가 시·도지사에게 이양됨
- 이에 따라 충남도지사는 해양수산부 장관이 수립하는 기본계획의 적합한 범위에서 항만재개발 사업계획을 수립하고, 지방항만심의회 심의 절차를 반드시 거쳐야 함
 - 항만의 개발·재개발 및 항만배후단지 지정 등 항만 관련 최상위 계획인 전국 항만기본 계획은 해양수산부 소속 중앙항만정책심의회(이하 중심회)에서 심의함
 - 여기서 지방항만심의회는 항만법 제4조제3항을 근거로 중심회에서 위임된 심의 사항이나 관할 항만의 개발, 재개발 및 관리 운영에 관한 사항을 심의하기 위해 구성·운영됨

표 20 지방항만심의회 구성 및 기능

구분	세부 내용
기능	1. 중앙심의회 심의사항 중 위임된 사항 2. 관할 항만의 개발·재개발 및 관리 운영에 관한 사항
구성 및 운영	1. 지방항만심의회는 위원장 1명을 포함한 15명 이내의 위원으로 구성하며, 지방심의회 위원장은 시·도지사가 지명하는 부시장·부지사로 함 2. 지방심의회 위원장은 지방심의회 회의를 소집하고, 그 의장이 됨 3. 지방심의회 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결함
위원 자격	1. 해당 지역에 소재하는 항만의 운영과 관련된 행정기관의 장이 소속 공무원 중에서 지명하는 사람 2. 관할 시·도지사가 소속 공무원 중에서 지명하는 사람 3. 항만의 개발 및 운영에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람 중에서 시·도지사가 성별을 고려해 위촉하는 사람(임기 2년)

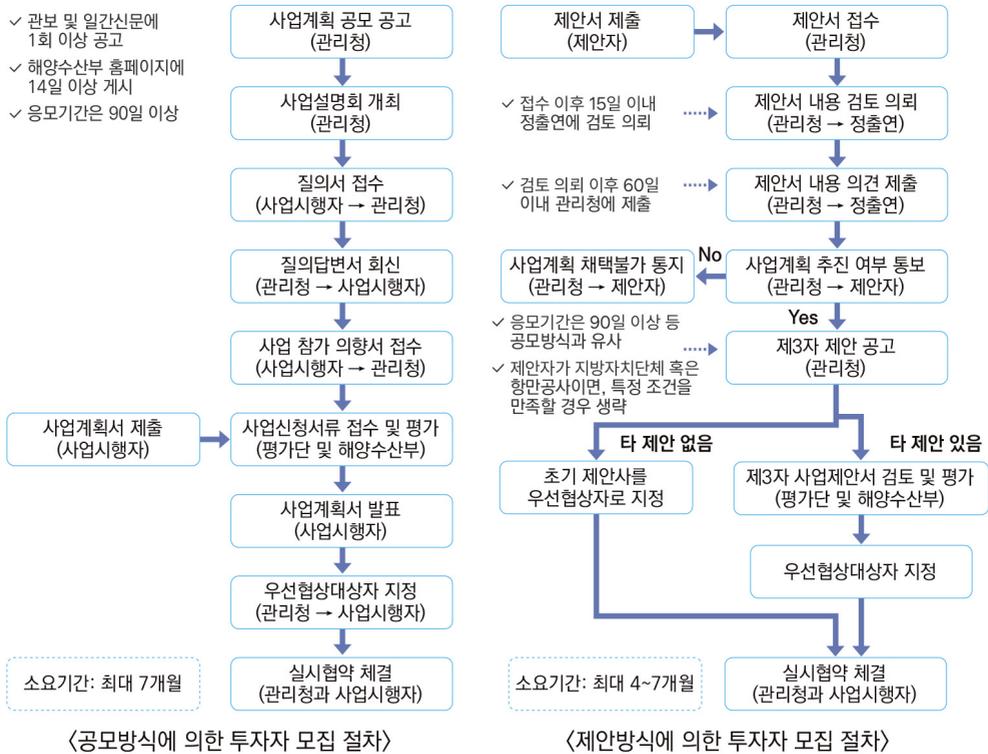
출처 : 항만법 시행령 제8조 및 제9조

- 충남 소재 국가관리무역항(당진·평택항, 대산항, 장항항)을 제외, 지방관리 무역항·연안항(보령항, 태안항, 대천항, 비인항)에 대한 지방항만심의회의 역할 확대가 예상됨
- 과거에도 '지방항만정책심의회'가 유사 기능을 수행하였지만, 위원회 구성 및 운영에 관한 사항을 「항만법」에서만 규정하고 있어 자치입법권의 행사가 제한됨
- 또한, 법률상 '지방항만정책심의회'에 위임된 심의 사항이 없고, 심의 대상인 관할 항만의 개발·운영 등과 관련해서도 구체적이지 않아 운영상에 한계가 존재함
- 이에 충남은 2023년 「충청남도 항만정책심의회 구성 및 운영 조례」를 폐지하기도 함
- 2025년 시행예정인 「항만재개발법」 개정에도 불구하고, 「항만법」에서 지방항만심의회의 구성·운영에 관한 사항을 조례로 위임하지 않아 별도 조례 신설보다는 항만재개발 관련 정책 심의 필요시 규칙으로 충청남도 항만심의회를 구성 및 운영 추진
- 지방항만심의회의에서는 항만재개발 관련 ▲사업계획 수립 ▲사업구역 지정 및 해제 ▲시행자 지정 취소 ▲실시계획 승인 취소 등으로 반드시 시·도지사 소속 지방항만 심의회의 심의를 거쳐야 함

2) 사업시행방식과 사업시행자

- 대천항 항만재개발 사업을 추진하기 위해서는 관리청은 사업계획을 공모하거나 제안을 받는 형식으로 진행해야 함
 - 이와 더불어 지방항만심의회의 심의, 관계 중앙행정기관의 장과 관할 시장·군수·구청장과 협의, 주민·관계전문가 공청회 등을 통해 반드시 다양한 의견을 청취해야 함
- 현행 「항만법」상 항만재개발사업의 사업시행자는 국가기관 또는 지방자치단체, 항만공사, 공공기관, 지방공기업, 일정 자격을 갖춘 민간투자자, 특수목적법인 등임
 - 여기서 말하는 공공기관은 한국관광공사, 한국농어촌공사, 한국수자원공사, 한국철도공사, 한국토지주택공사 등이 해당함

그림 14 대표적인 향만재개발 사업방식 절차



출처 : 해양수산부(2017) 기반으로 저자 재작성

- 향만재개발사업의 사업시행자는 공공(정부, 지자체, 정부투자기관 등), 민간개발, 제3섹터가 될 수 있으며, 이들의 결합에 따라 공공합작, 민간 컨소시엄 등의 방식도 가능함
 - 공영개발 방식은 공공성 및 일관성의 확보가 가능하다는 장점이 있으나 전문성과 효율성 확보에는 한계가 있음
 - 민간개발 방식은 민간의 창의성 및 전문성을 활용하여 최적의 시설계획을 수립할 수 있지만, 일관성이 있는 개발계획의 추진, 사업추진의 투명성 확보 등에는 단점이 있음
 - 제3섹터 개발 방식은 공공·민간합작법인(SPC)을 설립하여 개발하는 방식으로 정부와 민간 간의 시너지 효과를 발생시켜 사업의 효과를 극대화할 수 있음
- 민간개발로 추진되는 인천항, 광양항을 제외한 대부분의 향만재개발사업은 제3섹터 개발로 추진되는데, 이때 선결 과제는 민자 유치의 매력을 높이기 위한 공공부문의 기반 시설 구축 및 환경 정비 등이라고 할 수 있음

- 인천항은 수도권 배후지역, 경제자유구역, 인천공항 등 시민, 외국인 관광객 대상 투자 매력을 갖췄고, 광양항은 여수와 광양의 국가산단과 연계한 기업 대상 매력을 갖추
- 동해시는 동해·묵호항 재개발사업의 민자유치를 위해 선제적인 여건을 조성하고자 다양한 선도사업을 발굴하여 우선 추진함

표 21 항만재개발 사업유형별 특징

구분	공영개발	민간개발	제3섹터개발
개요	<ul style="list-style-type: none"> • 공공이 사업주체가 되어 개발 추진 	<ul style="list-style-type: none"> • 민간기업이 사업주체가 되어 개발 추진 	<ul style="list-style-type: none"> • 공공과 민간이 합작법인을 설립하여 개발추진
유형	<ul style="list-style-type: none"> • 공공 단독 시행 • 공공합작 대행법인 설립 • 공공합작 운영협의체 설립 	<ul style="list-style-type: none"> • 민간기업 단독시행 • 민간기업 컨소시엄 구성·시행 	<ul style="list-style-type: none"> • 공공-민간합작법인 시행
장점	<ul style="list-style-type: none"> • 균형있는 도시개발과 조화 • 개발이익의 지방재투자 • 공공성 및 일관성 확보 가능 • 계약 체결·관리·인허가 용이 	<ul style="list-style-type: none"> • 수익성 추구 유리 • 민간의 창의성 및 전문성 활용 • 투자자원 확보용이 • 민간의 창의성 및 신경영기술 도입 등 전문성 활용으로 사업 효율성 제고 • 적정규모와 시설결정 등 탄력적 개발 • 공사비 경감 및 공사기간 단축 가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 민간자본참여로 자원조달 용이 • 공공성 확보 및 실수요자의 참여 확대로 기업성의 조화 가능 • 실수요자의 필요한 사업계획 변경용이 • 공사비 경감 및 공사기간 단축 가능 • 정부와 민간 간 시너지 발생 및 위험 분담 효과 • 법인 형태에 따른 세제 절감 가능
단점	<ul style="list-style-type: none"> • 자원조달의 한계 • 개발경험의 미숙 • 항만부문과 이해 조정 문제 발생 	<ul style="list-style-type: none"> • 상업성 중심 개발 및 공공성 부족 • 개발이익의 특정기업 독점가능성 • 사업시행에 대한 공신력 부족 • 높은 사업중단 가능성 	<ul style="list-style-type: none"> • 공공의 간섭과다로 경영의 독립성, 자율성 침해 가능성 • 공공성과 수익성 동시 추구 곤란 (공공 또는 민간지분이 많을 경우) • 민주적 통제곤란, 부실기업 발생 가능
국내 사례	<ul style="list-style-type: none"> • 부산항 북항 재개발(해수부 통합개발추진단, 추진협의체) 	<ul style="list-style-type: none"> • 광양항 묘도 항만재개발 • 인천항 영종도 준설토 투기장 항만재개발 	<ul style="list-style-type: none"> • 고현항 항만재개발사업

출처 : 심기섭(2009), 국토해양부(2011) 기반으로 저자 재작성

3) 어촌신활력증진사업과 연계방안

- 어촌신활력증진사업은 어촌생활권의 규모·유형별 특성을 고려하여 낙후된 어촌 경제·생활·안전 환경을 개선하고, 인력의 정착을 지원하는 국비사업으로 어촌뉴딜300사업의 후속사업임
 - 2023~2027년 5년간 300개소에 총 3조 원을 맞춤 지원하는 사업으로 3개 유형-어촌 경제 플랫폼 조성(유형1), 어촌 생활플랫폼 조성(유형2), 어촌 안전인프라 개선(유형3)-으로 구분됨
 - 어촌신활력증진사업은 법정어항, 소규모 항·포구 등과 배후 어촌에 집중 투자해 열악한 인프라를 개선하는 어촌뉴딜사업과 달리 각 유형별 지원조건이 다름

그림 15 어촌신활력증진사업 개요

유형 1. 어촌 경제플랫폼 어촌 경제가점 25개소, 총 7,500억원 지원	유형 2. 어촌 생활플랫폼 지원항 어촌 175개소, 총 1조 7,500억 지원	유형 3. 어촌 안전인프라 개선 소규모 어촌 100개소, 총 5,000억원 지원
<p>01 재택지원 + 민간투자 유도 국외어항에 대한 수요를 창출하기 위해 농민·부가가치업종 집중을 지원하는 민간투자 유도</p> <p>02 생활서비스 복합시설 조성 농민, 주민의 편의와 생활서비스를 지원하는 생활서비스 복합시설을 조성하여 어촌경제가점 활성화 기대</p> <p>민간 투자로 인한 어촌의 새로운 일자리 창출과 어촌생활권이 확장되어 어촌의 생활서비스를 향상시킬 수 있음</p>	<p>01 부가가치 및 신규 소득원 창출 어촌지역의 산업·관광·전통·지역특성 등을 활용한 신규 소득원 창출</p> <p>02 주거 및 생활서비스 공간 지원 주거·생활·문화·관광·전통·지역특성 등을 반영한 어촌지역 맞춤형 생활서비스 지원</p> <p>지역 특색의 소득 창출을 지원하여 어촌의 소득안정성을 증진하며, 신규 주민 유치와 인력안정화를 지원하기 위해 주거 및 생활서비스 지원</p>	<p>01 어항 안전시설과 생활환경 개선 기후 변화를 반영하여 어항 안전시설과 생활환경을 개선하여 어촌지역의 안전성을 높임</p> <p>02 해상교통 이용이 편리하도록 개선 선박, 어항 안전시설 등 어항 안전시설과 생활서비스를 지원하여 어촌지역의 안전성을 높임</p> <p>소규모 어촌의 낙후된 생활인프라를 개선하여 어촌 안전수준을 확보하며 이를 통해 방문객을 유치할 수 있도록 기대</p>
<p>유형1 어촌 경제플랫폼 조성</p>	<p>유형2 어촌 생활플랫폼 조성</p>	<p>유형3 어촌 안전인프라 개선</p>
<p>'어촌 경제플랫폼 조성' 사업은 국가어항 등 수상업 기반 중심지역에 기반시설 지원과 함께 민간투자 유치를 촉진해 어촌 경제거점 '달' 육성하는 사업입니다.</p>	<p>'어촌 생활플랫폼 조성' 사업은 지방어항 등 중규모의 어항과 주변 지역을 대상으로 어촌의 주거·소득 향상을 개선해 도시에 가지 않아도 충분히 생활이 가능한 '자립항 어촌'을 조성하는 사업입니다.</p>	<p>'어촌 안전인프라 개선' 사업은 소규모 어촌·어항을 대상으로 주민 안전을 위협하는 낙후된 생활·안전시설을 개선해 최소 안전수준을 확보하는 사업입니다.</p>
<p>주요내용</p>	<p>주요내용</p>	<p>주요내용</p>
<p>사업 주제 민간투자자 + 지자체 민·관 협력사업</p> <p>총 사업비 어촌 경제가점 25개소 / 총 7,500억원 지원</p> <p>지원 대상 국가어항 등 수상업 거점 지역</p> <p>추진 방식 어항 주변 민간투자 사업을 기반으로 주민 생활권으로 생활서비스 통합 사업 추진</p>	<p>사업 주제 어촌 영커조직 + 지자체</p> <p>총 사업비 자립항 어촌 175개소 / 총 1조 7,500억원 지원</p> <p>지원 대상 지방어항 등 중·소규모 어항을 중심으로 생활권이 형성되어 있는 지역</p> <p>추진 방식 어촌영커조직이 현장에서 지역주민과 함께 지역의 문제를 발굴·해결</p>	<p>사업 주제 지자체</p> <p>총 사업비 소규모 어촌 100개소 / 총 5,000억원 지원</p> <p>지원 대상 소규모 항, 포구 등 소규모 어촌 중 안전시설 미비·낙후로 안전 위협 지역</p> <p>추진 방식 지역협의체 의견 수렴하여 사업계획 수립</p>
<p>경제기반 확충</p>	<p>어촌형 소득원 확대</p>	<p>생활환경 개선</p>
<p>국가어항 등 수상업 기반 지역에 어촌생활·관광·판매 복합센터, 해양관광 단지 등 경제 활성화 기반 조성 → 수산물 생산·유통·서비스업 등 어촌·포항 등 지역경제 활성을 통해 지역 주민 삶의 질 향상</p>	<p>수산물 이용 신규 상품개발 등 고부가가치화, 어촌·민물고기·활성화 등 어촌 소득 다변화 지원 "해물탕 등 공동체 소득을 제원으로 하는" 양어촌 등 어촌 특색을 반영한 관광 상품 개발 미소와 간헐적(육의 마역과, 순살, 고등어) 등 어촌공동체와 신규 소득원 확대를 위한 "물물"을 위한 "조조·가공 및 판매시설" 지원 "해수·고등어(500kg 2,000원) → 가공 완성 10,000원(부가가치 8배 확대)</p>	<p>태풍·해일 등의 자연재해 방지 안전시설 보강, 빈집 정비 공동쓰레기 집하장 조성 등 마을환경 정비 → 방파제, 방파제 등 어항 안전시설을 개선하고, 노후된 어항 보강과 물·수산물 보관 시설 정비 → 민집 철거, 단교, 용출수 저류 등 생활시설을 정비하고, 생활·해양쓰레기 공동 집하장 조성 등 환경 개선시설 확충</p>
<p>생활서비스 공급</p>	<p>어촌 생활편의 지원</p>	<p>교통편의 증진</p>
<p>마트 등 수익시설과 어업인 플라자 등 복지시설이 통합된 생활서비스 복합시설을 조성하고, 주민 생활권으로 생활서비스 전달체계 구축 → 어민에게 편리하게 다양한 서비스를 생활서비스 제공에 재투자 → 수산물 가공 유통 센터 등 대외적 지원 사업은 민간 투자를 유치하고 생활편의 등 기반시설 재정 지원, 민간투자 유치를 위해 어항 도시시설 확대, 철거 간소화 등 규제 혁신 및 어촌-어항 협력(가점) 도입 등 투자환경 개선</p>	<p>청년 주거 기반 확보 및 어촌생활권 내 보건·복지 등 생활서비스 지원을 위한 공간 마련 *생활권 내 거점 또는 어촌형 유망사업 생활서비스 센터, 공작물제작기 등 청년의 공간 확보 → 방파제, 방파제 등 어촌형(10~20억) 지원 등 청년 유망사업 주거 안정화 및 휴양 프로그램 등 유망민구의 정착 지원 → 어민이 일한 해양프로그램 운영 등 생활서비스 지원, 생·생·조각 등 어촌형 유망사업 지원 등 어촌형의 정착 지원</p>	<p>선착장·방파제 등 어촌형 안전시설 확충, 대합실·배표소·외장실 등 필수 어촌 편의시설 개선 *어촌형 안전시설 30개소 등 운영 필요 시설 확보</p>

출처 : 어촌어항재생사업 관리시스템 홈페이지

- 대천항은 어항이 아닌 연안항이지만 항만 내 어항구가 지정·운영되고 있어 어촌 경제 플랫폼 조성사업(유형1) 지원이 가능하므로, 항만재개발사업과 연계해 국비 확보 추진
 - 어촌뉴딜 신청 요건: 법정어항(국가어항 제외)과 소규모 항·포구 및 배후어촌 마을
 - 어촌 경제플랫폼 조성(유형1) 신청 요건은 국가어항(연안항 어항구 포함), 지방어항 및 배후 지역인 반면, 어촌 생활플랫폼 조성(유형2)과 어촌 안전인프라 개선(유형3) 신청 요건은 기존 어촌뉴딜 신청 요건과 유사함

표 22 보령시 어촌뉴딜사업 및 어촌신활력증진사업 대상지 현황

구분	대상지명
어촌뉴딜사업	효자도항(2019년), 고대도항·장고도항·호도항(2020년), 원산도항(2021년), 녹도항·열호항(2022년)
어촌신활력증진사업	삼시도항·송학항·죽도항(2023년), 장은항(2024년)

출처 : 어촌어항재생사업 관리시스템 홈페이지

표 23 어촌 경제플랫폼 조성(유형1)의 주요 내용

구분	세부 내용
사업 목표	<ul style="list-style-type: none"> 어촌 경제거점 조성(재정) 및 민간투자 활성화: 어업기반이 잘 갖추어진 어촌에 재정지원 사업을 마중물로 민간투자 사업을 유치하여 신규 인구 유입 및 지역경제 활력 제고
사업 규모	<ul style="list-style-type: none"> 개소당 300억 원 이내(국비 50%, 지방비 50%) <ul style="list-style-type: none"> - 민간투자 100억 원 이상 필수 유치 조건 - 24년도 정부 예산편성과정에서 지원조건 조정 가능, 지방비 中 광역지자체의 부담 비율은 30% 이상으로 하되, 기초지자체와 협의 가능 공모 제안 시 총사업비를 기준으로 국비 지원액이 확정되는 것은 아니며, 사업 타당성, 사업비 편성 적절성 등을 검토·협의 후 총사업비 확정
추진 내용	<ul style="list-style-type: none"> (민간투자) 호텔·마리나 등 어촌자원을 활용한 관광시설 및 스마트 양식·수산물 가공 등 수산 분야 민간투자 유치 (재정지원) 민간투자 활성화를 위한 기반시설 및 주거·복지 생활 인프라 재정 지원 등 주민 수용성 제고를 위한 정주여건 개선 <ul style="list-style-type: none"> - (경제활성화 지원) 유통·가공·판매 복합시설, 창업·창직센터 등 수산물 부가가치 제고와 일자리 창출 지원 - (주민복지 향상) 귀촌인의 안정적 정착을 위한 청년 주거단지, 교육·문화·보건 등을 위한 복합 생활SOC 등 생활 인프라 확충

출처 : 해양수산부 홈페이지

VI 정책 제언

□ 지역균형발전을 위한 지방관리항만의 재정지원 확대

- 항만재개발사업 추진을 위해서는 수익성 확보 및 민간투자 촉진의 기반 조성이 중요한 과제지만, 정부의 재정지원이 미흡하므로 재정지원 기준의 개선 및 확대가 필요함
 - 산업단지 개발사업, 경제자유구역, 도시개발사업 등과 비교해 항만재개발사업에 대한 정부의 재정지원은 대상시설의 종류가 적고, 지원 비율 또한 낮음
- 또한, 현재 정부의 재정지원 대상 항만은 국가관리항만, 항만공사관리항만에 국한되어 있으므로, 지방관리항만까지 확대가 필요함
 - 지방관리항만의 경우 국가·항만공사 관리항만에 비해 사업성 확보가 어려우므로 균형적인 개발 시행을 위해서는 지방관리항만에 대한 재정 지원이 불가피함
- 항만재개발법 개정(2025. 5. 1 시행)에 맞춰 자치입법권을 확대할 수 있도록 시행령, 시행규칙 등의 정비 또한 필요함
 - 예를 들어, 현 항만재개발법 시행령에 따르면, 항만재개발사업의 제안서 평가를 해양수산부장관이 정부출연연구기관 등에 의뢰할 수 있다고 규정함
 - 그러나 향후 관리청이 시·도지사로 변경될 경우, 정부출연기관이 아닌 지방투자사업 타당성조사 전문기관 등 지방자치단체의 출자·출연 기관 설립의 타당성을 검토하는 기관에 의뢰하는 것이 적절할 것임

□ 국유지 지방 이양 등 지방관리항만의 지역경제 활성화 용도 지원 모색

- 전술한 바와 같이 국유재산법(제27조) 및 동법 시행령(제58조)은 국가사무에 사용하던 재산을 지방자치단체가 계속하여 그 사무에 사용하는 경우, 양여가 가능한 것으로 명시하고 있음

- 항만 재개발이 이루어질 경우 부지의 활용에 있어 항만시설 및 관련 공공시설로 전적으로 활용하기에 어려운 점이 존재함에 따라 항만 재개발이 효율적·효과적으로 이루어지도록 접근할 필요가 있음
- 즉, 중앙정부에서는 항만관련 국유지를 지방으로 이양을 해도 10년 내에 타 목적으로 사용 시 양여의 취소가 된다는 점을 한계점으로 언급하고 있으나, 현실적으로는 재개발을 위한 기본계획, 실시설계 등을 고려할 때 10년이라는 시간이 긴 기간은 아니며 큰 제약요건은 아님
- 따라서 지역경제에 보탬이 될 수 있도록 항만시설과 그 배후시설을 바탕으로 지역에 걸맞는 개발을 위해 항만시설 국유지의 지방이양을 적극적으로 검토할 필요가 있음

참고문헌

국내·외 문헌 및 보도자료

- 김근섭·이주원·김영훈. (2017). 제주도 향만거버넌스 개선방안 연구. 한국해양수산개발원.
- 박형준·원구환·김재영·이동규·하현상·주희진·유민이. (2016). 중앙과 지방간 향만관리 역할분담 연구. 해양수산부.
- 의회신문. (2021. 3. 21). 김승남 의원 '지방향만 운영권' 시·도 이양 개정안 발의. http://www.icouncil.kr/news/article_View.html?idxno=48561(접속일자: 2024. 5. 2.).
- 정혜진·서인석·송효진. (2019). 향만관리권의 지방이양에 따른 영향 및 효과 분석 -향만법 개정 이후에 대한 이중차이 모형의 적용-. 「한국지방행정학보」 제16(2): 37-57.
- 충청남도. (2023). 지방이양 향만의 토지 이양. 충청남도 해운항만과.
- 충청남도. (2024). 국가하천 승격하천 인수인계 관련 관계기관 회의 개최 계획. 충청남도.
- 해양수산부. (2020a). 제4차(2021~2030) 전국 향만 기본계획. 해양수산부.
- 해양수산부. (2020b). 제3차(2021~2030) 향만재개발 기본계획. 해양수산부.
- 해양수산부. (2023). 향만 분류체계 개편방안 마련한다. 해양수산부 보도자료.
- 행정안전부. (2018). (보도자료) 지방이양일괄법, 국무회의 통과. 2018년 10월 23일, 세종: 행정안전부 자치분권지원과.
- 행정안전부·자치분권위원회. (2021). (보도자료) 자치분권위, 제2차 「지방이양일괄법」 제정(안) 마련. 2021년 7월 26일. 세종: 행정안전부 자치분권지원과.
- 환경부. (2024). (정책브리핑) 지방하천 20곳, '국가하천' 지정 ... 홍수 대응 등 정부가 직접 관리. 2024년 2월 7일. 세종: 환경부 하천계획과.

법령 및 관련 규정

- 「향만법」 (법률 제19778호, 2023.10.24., 일부 개정)
- 「향만재개발법」 (법률 제19117호, 2022.12.27., 타법개정)
- 「향만법 시행령」 (대통령령 제34533호, 2024. 5. 28., 타법개정)

웹사이트

- 국가통계포털. <https://kosis.kr/>
- 해양수산부 홈페이지. <https://www.mof.go.kr/>
- 어촌어항재생사업 관리시스템. <https://naraport.mof.go.kr/>
- 보령시청 홈페이지. <https://brcn.go.kr/>

지방관리 항만의 효율적인 관리 및 개발방안 연구: 대천항을 중심으로

발간종류 정책이슈리포트
저 자 김성주 한국지방행정연구원 연구위원
김윤승 한국지방행정연구원 부연구위원
발행일 2024년 6월 3일
발행처 한국지방행정연구원
주 소 (26464) 강원도 원주시 세계로21(반곡동)
전 화 033-769-9999
홈페이지 <http://www.krila.re.kr>

