

## 韓國沿岸漁業構造의實態

金 極 天\*

### 1.1 緒 言

沿岸漁船의 實態를 충분히 理解하고 工學의 特性을 論理的으로 究明하여 諸性能의 向上을 圖謀하기 為한 効果의 인 改善方案을 模索하기 為해서는, 우선 沿岸漁業의 海洋學의 背景과 沿岸漁業構造 및 生產性을 昭詳히 分析할 必要가 있다. 그 理由는 沿岸漁船의 發達은 그 地域의 自然的 環境과 社會的一經濟的一技術的 諸 與件의 影響을 特히 強하게 受け 마련이어서, 純粹한 工學의 要素도 이를 工學의 으로만 處理한다면 그 結果에 對해서 實効性을 期待하기 어렵기 때문이다.

本稿는, 上述한 理由로 해서 筆者が 東亞 第1回 自然科學 奬勵金에 依하여 遂行中인 「韓國沿岸漁船의 特性 및 展開可能曲面 船型의 應用」에 關한 研究에 對備하여 調査한 諸 資料를 整理한 것이다.

### 1.2 海洋學의 背景

한 地域의 漁業構造는 그 地域의 自然的 與件과 그에 따른 水產生物資源의 分布狀況을 비롯하여 社會的一經濟的一技術的 諸 與件의 綜合的 影響下에 각자 特性 있는 狀態를 이루게 된다. 前記 諸 因子 中에서 가장 作用力이 強한 因子이면서도 人為的 制御가 거의 不可能한 것인 自然的 與件 및 그에 따른 資源分布狀況이다.

韓國은 本土陸岸 海岸線 길이가 約 8,700 km에 不過한 過去 크지 않은 半島이면서도 海岸의 扭曲, 島嶼의

第1表 海岸線의 길이

(單位 : KM)

海 域	道	本 土 陸 岸	島 嶼	計	備 考
東 海	咸 鏡 北 道	503.9	34.3	538.2	北韓 1,085.5
	咸 鏡 南 道	451.7	95.6	547.3	
	江 原 道	432.4	44.7	477.1	
	慶 尚 北 道	169.2	45.5	214.7	
	計	1,557.2	220.1	1,777.3	
南 海	慶 尚 南 道	908.6	1,335.2	2,243.8	釜山包含
	全 羅 南 道	2,174.1	4,204.7	6,378.8	
	濟 州 道	—	326.2	326.2	
	計	3,082.7	5,866.1	8,948.8	
西 海	全 義 北 道	256.0	190.1	446.1	北韓 2,795.3
	忠 清 南 道	1,353.8	530.7	1,884.5	
	京 畿 道	528.4	887.2	1,415.6	
	黃 海 道	1,179.9	438.0	1,617.9	
	平 安 南 道	379.2	34.5	413.7	
	平 安 北 道	356.0	407.7	763.7	
	計	4,053.3	2,488.2	6,541.5	
合 計		8,693.2	8,574.4	17,267.6	北韓計 3,880.8

\* 正會員, 서울大學校工科大學

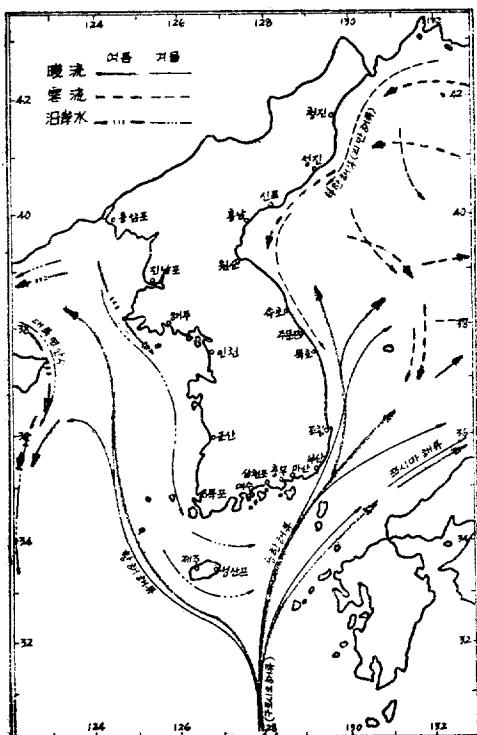
多寡, 沿近海의 海深等 地理的 性狀이나, 海況, 即 海流, 海水의 水溫 및 鹽分濃度, 潮汐等 海洋學的 諸要素가 東海, 南海, 西海에 있어서 각己 特性을 매우 달리하고 있으므로 해서 水產生物資源의 分布, 漁撈法, 主生産手段인 漁船等이 또한 매우 多種多樣한 特性을 가지고 있다.

### 1.2.1 海況 概要

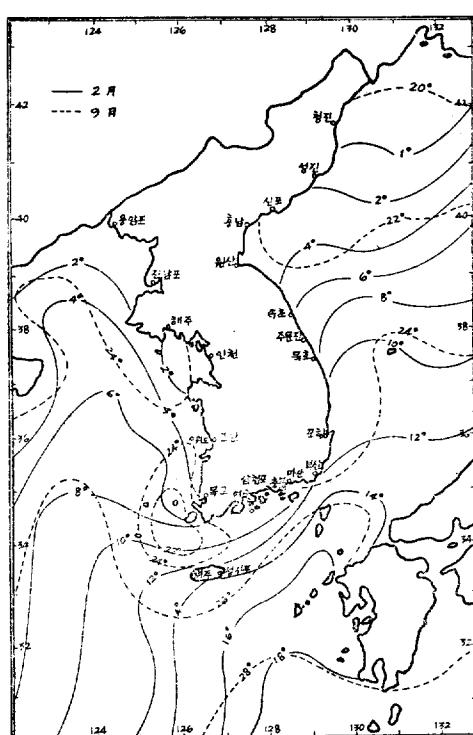
#### 海 流 :

韓國 沿近海의 水產資源分布에 가장 큰 影響을 미치는 海流는 크게 分類하여 「구로시오(黑潮)」 海流(暖流)의 支流인 東韓海流, 「구로시오」 海流의 支流와 東支那 海水가 混合된 黃海海流, 「리만」 海流(寒流)의 延長인 北韓海流 및 渤海方面으로 부터의 沿岸水流로 區分된다. 이들 海流는 第 1 圖에서 보는 바와 같이 季節的으로 그 勢力의 伸長度가 다르다.

「구로시오」 海流의 支流는 濟州島 東水道로 하여 東海쪽에, 同 西水道로 하여 西海쪽에 流入한다. 東海쪽으로 流入하는 海流는 다시 「쓰시마(對馬島)」 를 사이에 끼고 3 個의 分枝로 갈리는데, 第 1 分枝는 「쓰시마」 東水道, 即 「쓰시마」 海峽을 거쳐 日本 西海岸을 따라 北上하는 「쓰시마」 海流이고, 第 2 分枝와 第 3 分枝는 「쓰시마」 西水道, 即 大韓海峽을 거쳐 韓國沿岸으로 流入하는 東韓海流인데, 其中 第 2 分枝는 急히 東方으로 轉向하여 日本의 能登近海에서 「쓰시마」 海流와 合流한다. 第 3 分枝는 韓國 東海岸에 沿하여 0.5~1.0 knot의 流速으로 北上하다가 竹邊 近海에서 北方으로 부터 南下하는 北韓海流의 深層水와 混合되어 차츰 東쪽으로 轉向한다. 그러나 夏期에는 그 一部가 繼續 北上하여 咸鏡南道 近海까지 뻗으며 때로는 咸鏡北道 한벌까지 그 勢力を 뻗는 수도 있다. 한편 北韓海流는 江原道 南部沿岸까지 勢力を 뻗다가 그 以南에서는 차츰 沈降하여 下層流로 된다. 그러므로 江原道 一帶의 沿海는 寒暖流가 相接하는 海域으로서 海況이 매우 複雜하다.



第 1 圖 海 流



第 2 圖 平均海面水溫(°C)

「子로시오」海流의 一枝인 黃海海流는 濟州道 西方 外海로 부터 西海 中央部를 北進하여 渤海에 流入하려는 편향이 있으나 그 力은 弱하다. 또 西海에는 渤海方面으로 부터 中國大陸의 沿岸을 따라 南下하는 沿岸水流가 있어 이 兩海流의 相接海域인 黃海 中央部에는 環流가 形成된다.

南海海域의 海流는 主로 東韓海流인데, 流速은 곳에 따라 다르며 南部 海域으로 부터 大韓海峽으로 갈수록 流勢가 强해진다. 이 海流는 해(年), 季節, 바람 및 氣壓分布等에 따라 比較的 敏感한 變化를 나타낸다.

### 水溫 :

東海의 表面水溫은 南部와 北部海域에서 季節의 으로甚한 差를 나타낸다. 夏期에 北韓近海에서는 最高  $25^{\circ}\text{C}$  内外이나 南部海域은 最高  $27\sim30^{\circ}\text{C}$ 에 達한다. 冬期에 北韓沿海는 上·中·下層 모두  $10^{\circ}\text{C}$  以下의 水溫分布를 가지나, 遼東沿岸 以南海域은  $10^{\circ}\text{C}$  以下로 내려가는 일이 없으며 특히 外海側은  $13\sim14^{\circ}\text{C}$ 를 된다. 東海 水溫의 垂直分布를 보면 北韓近海에서는 暖流水層이 매우 얕아  $20\sim25\text{ m}$  以内이나 龐陵島附近에서는 暖流水界가  $100\text{ m}$  以深까지 達하고 있다.

南海의 夏期 表面水溫은 最高  $28\sim29^{\circ}\text{C}$ , 때로는  $30^{\circ}\text{C}$ 에 達하며, 冬期 最低水溫도 外海에서는  $13^{\circ}\text{C}$  以下로는 내리지 않는다.

西海의 水溫은 季節에 따라 變化가 甚하다. 特히 沿海 및 濟海海域은 여름철에 아주 高温으로 上昇하는 反面 冬期에는 甚히 下降하며 北部沿岸은 結冰할 때도 있다. 外海는 夏期에 表面 最高水溫이 北部  $20^{\circ}\text{C}$  内外, 中部  $27^{\circ}\text{C}$  内外, 南部  $28\sim29^{\circ}\text{C}$  程度이고, 冬期에는 最低水溫이 北部  $2\sim3^{\circ}\text{C}$ , 中部  $5^{\circ}\text{C}$ , 南部가  $7\sim8^{\circ}\text{C}$  程度이다. 底層의 水溫은 겨울철에는 表面과 大差 없으나 여름철에는 上層의 溫暖水와 下層의 冷水와의 境界가 判然하다. 中部 以北의 海底에는 여름철에도  $6\sim7^{\circ}\text{C}$ 의 冷水帶가 殘存한다.

### 鹽分濃度 :

東韓海流의 鹽分濃度는 冬季부터 春季까지  $34.50\%$ , 때로는  $35.00\%$ 의 高濃度이나, 7~9月에는 降雨로 因하여 鹽分이 낮아진 東支那海水와 西海側沿海水의 流入增加로 鹽分濃度  $33.00\%$ , 때로는  $30.00\%$ 까지 低下된다. 北韓海域의 沿海도 夏期에는 陸水의 影響을 받아 鹽分濃度가 低下하여 8月頃에는  $33.00\%$ 未滿으로 되며, 곳에 따라서는  $31.00\%$ 까지 低下한다. 沿岸으로 부터  $40\sim50$  海浬 以遠의 外海는 年中  $33.50\sim34.10\%$ 의 鹽分濃度를持續한다.

南海에 있어서는 11月~12月頃부터 漸次 鹽分濃度가 增加되어 4~5月頃까지 高濃度를 持續하여  $34.50\%$  内外, 때로는  $35.00\%$ 로 된다. 그러나 6~7月頃부터는 中國大陸으로부터 韓國에 걸친 降雨의 영향으로 因하여 低濃度로 되며 特히 8~9月頃에는 上層濃度가  $30.00\%$ 까지 低下된다. 淡水影響은 上層에서만 甚하고水面下  $100\text{ m}$ 에 遠하던 鹽分濃度 低下가僅少하다. 即 2月와 8月에 있어서의 鹽分濃度의 差가 表面은  $2.36\%$ 인데 比하여  $100\text{ m}$  深層에서는  $0.2\%$ 에 不過하다.

西海의 海水는 比較的 鹽分이 낮은 편이어서 大部分이  $33.00\%$  未滿이며, 中部가  $32.50\%$ , 北部는  $32.00\%$  때로는  $31.00\%$ 까지 低下한다.

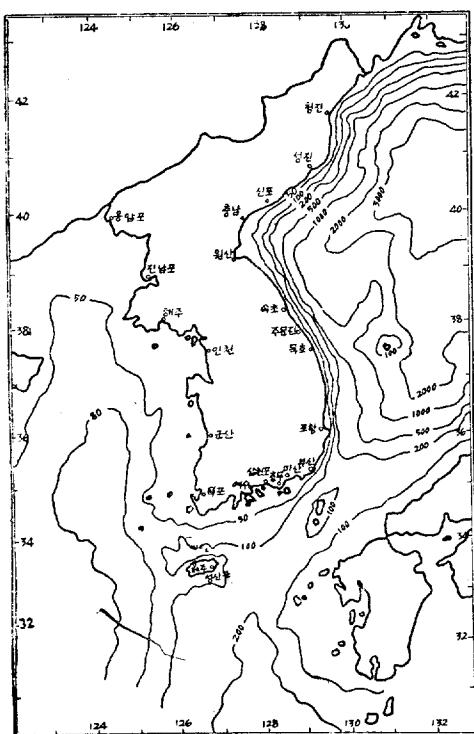
### 潮汐 및 海深 :

韓國 沿岸의 潮汐은 第2表에서 보는 바와 같이 東海 北部에서는 極히 微弱하나 蔚山附近 以南에서 부터 顯著한 세기를 보이기 시작하여 釜山에 이르면 大潮差가  $1.2\text{ m}$ 에 達한다. 이는 南海에서 繼續 成長하여 木浦에 이르러서는 大潮差  $3.1\text{ m}$ 에 達한다. 西海에 접이들면 急激히 強해져서 群山  $6.2\text{ m}$ , 仁川港에서  $8\sim9\text{ m}$ 의 最強勢를 보이며 仁川 以北으로는 漸次 弱해져서 龍岩浦에 이르러서는  $4.7\text{ m}$ 로 된다.

結局 潮汐의 干満差가 가장 甚한 海域은 西海인데, 西海는 最高水深 約  $100\text{ m}$ 의 濱海이기 때문에 干潮時에

는 海岸으로 부터 數海浬에 걸쳐 干瀉地를 形成하는 곳도 있다. 同時に 潮汐의 干溝에 依한 激甚한 潮流가 生겨 沿岸港口 또는 島嶼間의 水道等에서 流速이 6~7 knot에 達하여 船舶의 出入은 潮汐의 干溝時를 利用하게 된다. 또 甚한 潮汐差는 좋은 漁港의 確保를 어렵게 하고 있으며, 強한 潮流 및 深은 水深은 漁撈法에, 漁港缺乏와 廣大한 干瀉地는 漁船의 船型에 매우 큰 影響을 미치고 있다.

東海는 最高 3,000 m 以上에 達하는 海深을 갖는 深海이며, 200 m 的 等深線이 海岸에 아주 接近하고 있기 때문에 大陸棚面積이 좁아 海岸線의 길이에 比하여 漁場面積도 좁다. 이에 比하여 南海는 大部分이 海深 200 m 以下인 海域이고, 西海는 앞에서도 말한



第3圖 沿近海 海深 (單位: M)

第2表 各地의 潮汐差  
(單位: M)

海 域	地 名	大 潮 差	小 潮 差
東 海	雄 基	0.2	0.1
	城 津	0.2	0.1
	元 山	0.2	0.1
	蔚 山	0.5	0.2
南 海	釜 山	1.2	0.4
	麗 水	2.5	1.0
	濟 州	2.8	1.2
	木 浦	3.1	1.5
西 海	群 山	6.2	2.8
	仁 川	8.1	3.6
	鎮 南 浦	4.9	2.5
	龍 岩 浦	4.7	2.8

第3表 海域面積

海 域	水 深 (M)	海面面積(KM <sup>2</sup> )
東 海	0~ 200	210,200
	200~1,000	171,500
	1,000~2,000	218,200
	2,000~3,000	184,600
	3,000 以上	223,100
	計	1,007,600
南 海	0~ 40	11,300
	40~ 60	8,900
	60~ 80	6,500
	80~100	15,100
	100~200	52,600
	200 以上	1,000
西 海	計	75,400
	0~ 40	194,900
	40~ 60	78,200
	60~ 80	90,500
	80 以上	33,800
計		494,000
合 計		1,487,000

바와 같이 全海域의 海深이 約 100 m 以下인 廣大한 大陸棚을 이루고 있다.

### 1.2.2 水產資源의 分布

韓國 沿岸漁業에 있어서 特히 重要한 魚族은 所謂 多獲性 魚族으로 불리우는 오징어, 멸치, 조기, 꼬치, 명태, 가재미, 전갱이, 칼치, 고등어 等이다. 그 외에도 매우 豐富한 水產資源을 갖고 있는데 海域別로 살펴보면 다음과 같다.

## 東 海 :

溫帶性魚族으로 손꼽히는 것이 오징어, 꽁치, 멸치, 방어, 삼치, 고등어 등인데 이들은 春季부터 夏季에 걸쳐 東海 沿岸의 上層暖水層을 따라 北上하여 北韓近海까지 回遊했다가 늦은 가을에 水溫이 8~10°C로 低下하면 南쪽으로 移動하여 翌年 4~5月頃까지 北部近海에서는 볼 수 있게 된다. 이들 魚族中 오징어와 꽁치는 近年 차츰 資源量이 增加 傾向을 보이고 있다.

寒帶性魚族으로 손꼽히는 것은 명태, 대구, 가재미, 넙치, 계, 새우, 드루푹 등인데, 이 외에도 北部 沿海에서는 연어, 송어, 털개 등이 漁獲되고 南部 海域에서는 칼치, 봉장어 등이 漁獲된다. 명태는 江原道 沿海로부터 慶北 沿海에 걸쳐 漁獲되나 主漁場은 北韓의 元山港 및 新浦 앞바다이다. 대구는 東海 沿海 一帶로 부터 慶南 沿海까지 分布하며, 特히 鎮海灣 海域에서 12~1月에 多獲되었으나 近年에 와서 차츰 資源이 減少되어 가고 있다. 이 寒帶性魚族은 夏期에도 下層에는 恒常 低水溫層이 있기 때문에 若干은 漁獲된다.

貝類로서는 전복, 소라, 벽합, 반지락 등이 生產되고, 海藻類로서는 天草, 미역, 병포, 곰끼 등이 生產된다.

## 南 海 :

이 海域은 魚族의 繁殖上 最適條件를 具備하고 있어 各種의 魚類가 豐富히 分布되어 있고 漁業의 種類도 多樣하다. 特히 멸치와 칼치는 多獲性魚族에 屬하게 되며, 이 밖에도 전갱이, 눈불태, 꽁치, 상어, 돌방어, 가재미, 나문재, 조기, 넙치, 송어, 대구, 봉장어, 문어, 김성돌, 오징어 등이 多獲된다.

이 海域은 魚種이 많을 뿐만 아니라, 地形의 으로 東海와 西海의 中間性狀를 가졌고, 海岸線의 屈曲이 많으며, 島嶼가 到處에 散在하여 있는 탓으로 굴, 파조개, 홍합, 끄탁, 키조개, 새조개 等의 貝類와 海苔, 미역, 天草, 병포 等의 海藻類도 많이 生產된다.

## 西 海 :

溫帶性魚族으로서 전갱이, 조기, 민어, 멸치, 삼치, 고등어, 넙치, 둠 등이 있고, 寒帶性魚族으로서는 대구, 가오리 등이 獵獲된다.近年에는 오징어도 若干 漁獲되며, 대구의 漁獲量이 增加되어 가고 있다.

甲殼類로서는 大蝦, 中蝦, 팔간새우, 젖새우, 갈색줄새우 등이 沿岸에 많이 分布하고 있다.

西海 全體가 淺海인 同時に 廣範한 内灣과 같은 地形이므로 魚類分布 狀態는 조기, 새우 등과 같이 產卵을 目的으로 沿海에 群集하는 時期 以外에는 西海 中心部까지 比較的 分散하여 分布하고 있다. 溫帶性魚類는 大概 이곳에서 產卵을 하고 孵化된 幼魚는 發育期를 여기서 經過한다. 따라서 西海는 여러 魚類에 있어서 摄飼場인 同時に 重要한 繁殖場이다.

沿岸의 廣大한 干瀉地와 淺海는 貝類의 適合한 樂息地이므로 굴, 반지락, 벽합, 새꼬막, 맷, 동죽, 대말 等의 貝類가 많이 採捕된다. 한편 量은 적으나 中部 以南의 沿岸 一帶에서는 海苔 養殖도 行해진다.

## 1.2.3 漁 港

全國의 으로 約 1,300 個에 達하는 漁港이 있으나 크기 50 G/T 以上의 漁船을 收容할 수 있는 漁港은 30 餘港에 不過하나 其外 荒天時 避難泊地를 提供할 만한 곳이 數個所 있을 뿐이다. 나머지 漁港들은 크기나 施設이 매우 貧弱하다. 이터한 漁港 事情은 海域別로 그 特性은 달리 하고 있어 漁船의 發達에 地域의 特性이 強하게 浮刻되고 있다.

東海側은 沿岸水深이 깊으므로 漁船의 크기에 比較的 制限을 덜 받는 편이고 接岸이나 出入도 容易한 態이다. 그러나 沿岸島嶼가 거의 없고 海岸의 屈曲이 적어서 瀕이 별로 없는 탓으로 漁港 形成을 為한 自然的 條件이 매우 나쁘다. 開港인 墨湖 및 浦項以外에 大中型級 漁船收容이 可能한 漁港은 東草, 注文津, 巨津, 我也津, 九龍浦, 江口, 甘浦, 竹邊 程度이며 漁獲物의 陸上流通徑路의 事情도 있겠으나 第9表에서 보는 바와 같이 漁

獲高의 約 70 %가 이들 漁港에 揭陸된다. 純粹한 漁港으로서 가장 重要한 位置를 차지하는것이 東草港인데 여기에는 800 餘隻의 漁船이 所屬되어 있을 뿐만 아니라 冬季 명태 漁撈期에는 他地方으로 부터 1,000 餘隻의 漁船이 모여든다. 上記 外에 約 130 個의 小漁港이 있으나 主로 小型 無動力船들이 所屬되어 있으며 護岸 施設이 없는 탓으로 荒天時에는 陸岸에 引揚하여 保護하는 形便이다.

南海側은 沿岸島嶼가 많고 海岸屈曲도 多樣하여 아울러 潮汐差가 큰 편은 아니어서 漁港 形成을 為한 自然條件이 가장 有利한 海域이므로大小 1,000 餘個의 漁港이 있다. 資源 및 漁場分布도 天惠의 인 탓으로 漁業이 가장 發達한 海域이며, 漁船勢力 및 漁獲高가 各已 全國의 63 % 및 57 %를 占하고 있다. 釜山, 馬山, 濟州, 麗水, 木浦等 開港外에 方魚津, 忠武, 互濟, 三千浦, 城山浦, 西歸浦, 法城浦, 欲知, 羅老島, 莊島, 朱子島, 巨文島, 黑山島等이 大中型漁船 收容이 可能한 곳이다. 이 海域에서의 漁獲高中 約 65 %가 이들 漁港에 揭陸된다(第9表 參照). 前記 漁港中 特히 巨文島, 西歸浦 및 城山浦, 黑山島는 漁業 前進基地로서 重要한 役割을 한다. 即 巨文島周圍는 칼치, ialis 等 多獲性 魚族 漁場이 둘러싸고 있으며, 西歸浦 및 城山浦는 濟州島南方 및 東支那海一圓의 近遠洋 漁業基地로서, 黑山島는 緊急待避所 및 旋網 漁業 前進基地로서 重要한 곳이며 7月부터 9月까지의 漁期에는 旋網 漁業船團만도 30 餘統이 集結하는 곳이다.

西海 海域은 東海와는 對照的으로 海岸屈曲은 稀은 便이나 漢海인데다가, 潮汐差가 激甚하여 天惠의 漁港이奇缺뿐 아니라, 人工的 漁港 構築마저도 매우 어려운 與件下에 있다. 開港인 群山 및 仁川外에 陸岸 漁港으로서는 長項, 瑞山, 保寧 程度가 中型漁船 收容이 可能한 곳이고, 島嶼로서 於青島, 大青島, 延坪島가 待避所乃至는 漁業基地로서 重要한 곳이다. 特히 延坪島는 5月頃의 조기漁期에 各地로 부터 1,000 餘隻의 漁船이 集結한다. 其外 150 餘個의 群小漁港이 있으나 漁船의 出入港까지도 潮汐 干満時를 利用 하여야만 可能한 形便이다. 西海 海域 漁獲高의 約 68 %가 前記 主要漁港에 揭陸된다(第9表 參照). 韓國의 세 海域 中 海域 또는 漁港事情이 漁船의 船型이나 構造에 가장 強하게 影響을 미치고 있는 곳이 이 海域이다.

### 1.3 沿岸漁業의 構造 및 生產性

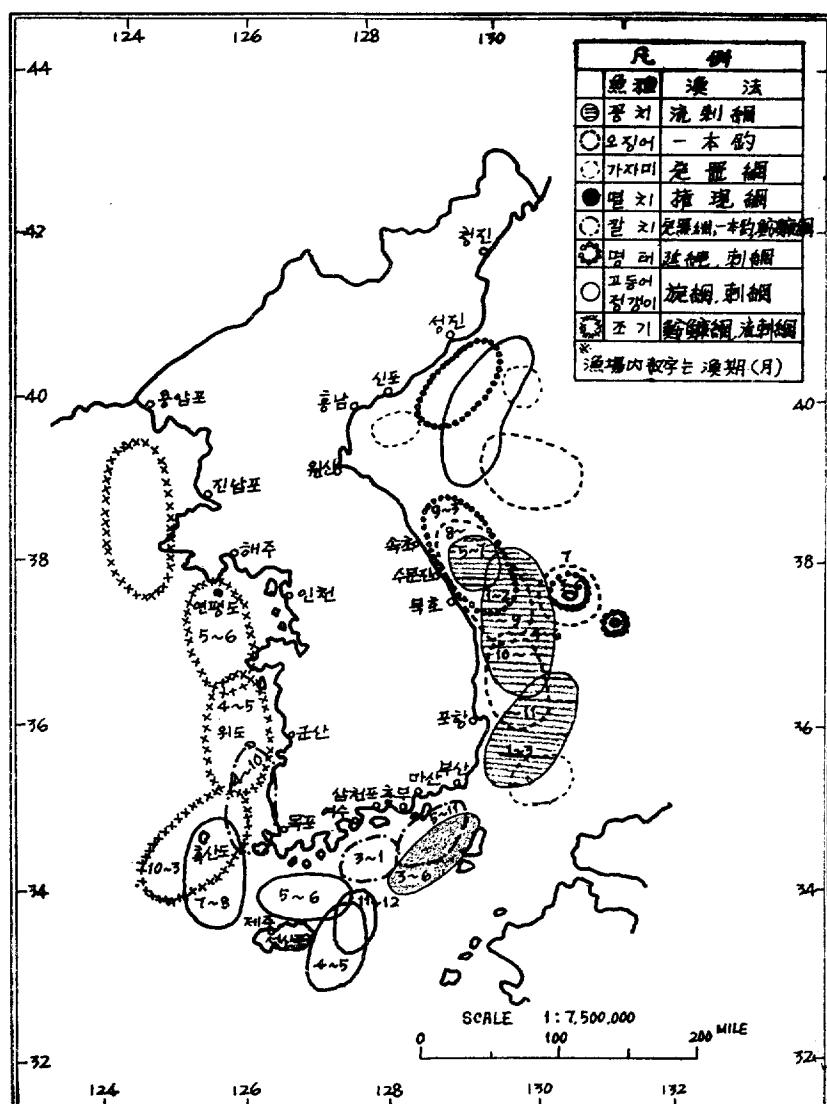
第4表 韓國 水產業의 構造 및 生產性 概觀

(1967, 12, 31 現在)

業種	水產人口			漁船		年間生産高	
	從事者	扶養家族	計	隻數	總噸數	量(%)	金額(千원)
漁業	366,182	634,722	1,000,910	46,537	234,244. <sup>87</sup>	653,185	27,750,929
沿岸				45,762	161,138. <sup>02</sup>	490,928	24,246,986
近海				601	43,086. <sup>11</sup>	120,633	
遠洋				158	29,018. <sup>00</sup>	40,484	3,451,859
捕鯨				16	1,052. <sup>74</sup>	1,140	52,084
養殖業	224,666	251,436	476,102	9,747	9,893. <sup>28</sup>	97,164	6,690,688
合計	590,854	886,158	1,477,012	56,284	244,138. <sup>23</sup>	750,349	34,441,617
製造業	15,556	27,777	43,333	2	395. <sup>54</sup>	84,758	11,193,892
運搬船	—	—	—	906	12,574. <sup>64</sup>	—	—
官廳船	—	—	—	63	4,970. <sup>76</sup>	—	—

### 1.3.1 沿岸漁業 構造의 特質

韓國水產業의構造 및 生產性概觀은 第4表와 같다. 水產業總人口 147萬 7千餘名中漁業人口가 100萬餘名이며, 其中直接的漁業從事者は 366,188名인데 이들의 96%以上이沿岸漁業에從事하고 있다. 沿岸漁業漁撈船勢力은 445,762隻(161,138GT)으로 이는總漁撈船腹의 68.8%에該當한다. 年間生產高는 1967年的境遇 490,928萬으로서總漁獲高 653,185萬의 75.2%를占한다. 이와같이漁民의絕對多數가從事하여生產面에서도韓國水產業의 3/4強의比重을占하는沿岸漁業은徒手採捕의零細漁業으로부터企業化된漁船漁業에이르기까지複雜多岐한經營構造를이루고있으나,全體的으로零細性을免하지못하고있다. 即從事者の約45%가兼業狀態에있으며從事者一人當漁船船腹이0.5GT未達,無動力漁船이約50%,隻當平均噸數가約3.5GT,從事者一人當年間漁獲高가1.4%(56,000원)에도未達이實情이다.



第4圖 沿岸主要漁場分布 製 漁期(月)

### 1.3.2 主要漁場 및 漁法

第4圖는 多獲性魚族의 魚種別 漁場 및 漁期와 漁法을 綜合한 것인데, 이로부터 韓國 沿岸海域은 周年 好漁場을 形成하고 있음을 알 수 있다. 이와 같은 天惠的 條件은 1.2.1節에서 說明한 海況, 即暖流인 「子로시오」 海流와 寒流인 「타이만」 海流 및 渤海海域으로부터의 沿岸水가 우리나라 中部의 東·西沿海에서 만나는데서 얻어지는 所產이다.

東海의 游帶性魚族은 主로 春季에서 夏季에 걸쳐 이들이 上層暖流層을 따라 北上回遊할 때 漁獲하는데, 定置網으로 땅어, 삼치, 고등어等을, 流刺網으로 끌어, 一本釣로 오징어를 漁獲한다. 秋季에 접어들면 水溫이 낮아지므로 이 魚族들은 南下하는데 이 때에도 多少 漁獲된다. 寒帶性魚族은 主로 늦은 가을로부터 冬季에 걸쳐 漁獲되나 夏季에도 下層에는 恒時 低水溫層이 있기 때문에 若干은 漁獲된다. 명태는 刺網, 延繩, 底引網等으로 漁獲하며 主漁期는 產卵期인 11~12月頃이다. 대구, 가재미, 넙치, 게, 새우, 도루묵等은 定置網, 底引網으로 漁獲한다. 東海岸은 200M等深線이 陸岸에 아주 接近되어 있어 大陸棚面積이 幾어서 沿岸漁業으로서의 底引網漁場은 離이나 近者에 冷凍새우輸出에 힘입어 세우트로울이 盛行되고 있다.

南海海域의 特色있는 漁業은 鎮海灣을 中心으로 한 連島 権現網漁業이다. 南海의 沿岸에서는 主로 定置網漁業, 外海에서는 底引網, 流刺網, 打灘網, 旋網漁業等이 行하여지나 鮫鱸網, 船引網, 一本釣, 상어延繩, 潛水器漁業等도 겸지 않은 끝을 차지하고 있다.

西海海域의 代表的 漁業은 鮫鱸網漁業으로서 主對象은 조기, 칼치, 새우等이나 그외에도 非常에 幅廣く 利用되는 漁法이다. 鮫鱸網은 一隻의 定置網이나 6~7 knot에 達하는 強한 潮流를 利用할 수 있어 網形狀을 잘維持할 수 있을뿐만 아니라 潮流와 더불어 魚群이 流入되므로 相對的으로 引網과 같은 効果를 거둘 수 있으며, 漁撈設備或 揚網設備外에는 別로 必要 없어 非常 經濟的인 漁法이다. 西海海域의 廣大한 大陸棚은 底引網漁業의 好漁場이다. 其外에도 전갱이, 고등어를 對象으로 하는 旋網, 刺網漁業이 夏季로부터 秋季까지 盛行한다. 西海域의 主漁期는 游帶性魚族의 北上回遊期 및 產卵期인 春季와 이들이 北上했다가 다시 南下하는 時期인 秋季로 区分되나, 外海에서는 夏季 및 冬季에도 꾸준히 漁獲된다.

### 1.3.3 法的 規制

沿海漁業構造上 特히 漁船勢力의 形成에 直接 影響을 미치는 規制로서는 水產業法에 依한 漁業調整과 漁船設備에 關한 規程을 들수 있다. 「水產業法 施行令」 第53條에 漁船의 規模, 漁法에 따른 操業區域 및 漁業許可의 定限數가 規制되어 있고, 또 同施行令 第53條 ④項의 規定에 의거한 農林部令 「漁船의 規模 및 設備基準」이 있다.

漁業調整 規制上 크기 30GT未滿의 機船底引網漁業은 禁止되어 있다. 크기 30GT以上 50GT未滿, 主機 70馬力 以上的 中型 機船底引網漁船(許可定限數 東海區 60件, 南海區 45件, 西海區 20件)과 크기 50GT以上主機 120馬力 以上的 大型 機船底引網漁船의 操業區域은 各己 区分制限되어 있는데 이는 勿論 近海以上에 限定되어 있다. 새우트로울漁業은 北緯 35°30'以北의 東海에 限定되고 雜魚의 漁獲率이 每月當 漁獲高의 2割以下, 漁船規模는 30GT以上 60GT未滿, 主機 70馬力 以上이어야 하며 許可定限數는 25件이다.

沿岸漁船으로서 漁業調整 規制를 받는 것은 機船權現網漁業(許可定限數 200件), 潛水器漁業(許可定限數 235件) 및 크기 20GT 以上的 大型鮫鱸網漁業이다. 大型鮫鱸網漁業의 許可定限數는 東海區에 限하여 100件으로 限定되어 있고, 西海區에서는 無制限이다.

設備基準에는 大型機船底引網漁船에 方向探知機, 無線通信設備 및 魚群探知機量, 50GT 以上的 機船旋網漁船(의무리 旋網)에 方向探知機, 無線通信設備, 魚群探知機量, 50GT未滿의 機船 連島旋網漁船에 無線通信

設備와 魚群探知機, 中型機船底引網漁船 및 새우트로울漁船에 無線通信設備와 魚群探知機, 크기 30 GT 이상의 機船상어延繩漁船에 方向探知機와 無線通信設備, 機船고등어채낚기漁船에 無通信設備와 魚群探知機, 및 大型鮫鱸網漁船에 無線通信設備를 갖출것을 要求하고 있다. 그러나 이와 같은 設備는 上記外의 漁船에 對해 서도 安全 및 漁撈效率上 必要한 境遇自律의 으로 設置토록 積極勵獎하고 있다.

### 1.3.4 漁 船

韓國 漁船의 總勢力은 1967年 12月 31日 現在 57,255 隻, 262,079.17 GT이다. 이를 船質 및 크기別로 分析한것이 第5表, 業種別로는 第6表와 같다.

船質에 있어서 木船이 56,873隻(99.03%), 202,021.22 GT(76.3%)이며 20 GT未滿의 鋼船은 없다. 20 GT~30 GT 사이의 8隻의 鋼船도 漁撈船은 아니다. 크기에 있어서는 5.0 GT未滿이 48,692隻(85.1%), 74,168.03 GT(28.3%), 5.0 GT以上 30 GT未滿이 7,525隻(13.1%), 91,751.58 GT(35.0%)인데, 이中 漁撈船은 모두 沿岸漁船이다. 無動力漁船 46,266隻(80.8%), 82,961.96 GT(31.6%)는 모두 木船으로서 沿岸漁船이다. 全部木船中 沿岸漁船의 約 50%가 이미 經營上의 合理的 耐用年數를 超過하고 있어 韓國沿岸漁業構造上은 問題點으로 되고 있다.

第5表 漁船 總勢力

(1967, 12, 31 現在)

三 기 (GT)	木 船				鋼 船		合 計	
	無動力船		動力船		動力船		隻數	總噸數
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數		
2.0 未滿	36,891	39,476. <sup>38</sup>	703	1,114. <sup>86</sup>	—	—	37,592	40,591. <sup>24</sup>
2.0~4.99	7,150	20,583. <sup>61</sup>	3,950	13,011. <sup>18</sup>	—	—	11,100	33,594. <sup>79</sup>
5.0~9.99	1,267	8,673. <sup>04</sup>	2,185	16,159. <sup>28</sup>	—	—	3,452	24,832. <sup>32</sup>
10.0~19.99	932	13,586. <sup>57</sup>	2,531	37,257. <sup>57</sup>	—	—	3,463	50,844. <sup>14</sup>
20.0~29.99	27	608. <sup>39</sup>	575	15,249. <sup>38</sup>	8	217. <sup>35</sup>	610	16,075. <sup>12</sup>
30.0~49.99	1	33. <sup>97</sup>	262	9,699. <sup>69</sup>	24	887. <sup>24</sup>	287	10,620. <sup>90</sup>
50.0~99.99	—	—	398	26,222. <sup>22</sup>	159	14,617. <sup>76</sup>	557	40,839. <sup>98</sup>
100.0 以上	—	—	3	345. <sup>08</sup>	191	44,335. <sup>60</sup>	194	44,680. <sup>68</sup>
合 計	46,266	82,961. <sup>96</sup>	10,607	119,059. <sup>26</sup>	382	60,057. <sup>65</sup>	57,255	262,079. <sup>17</sup>

沿岸漁船의 隻當平均噸數는 全體로서 約 3.5 GT이고, 動力船이 8.5 GT, 無動力船이 1.8 GT이다. 이에 對하여 漁船 總勢力의 隻當 average噸數는 全體로서 4.58 GT이고, 動力船은 16.3 GT이다.

漁船 總勢力中 動力船을 機關種別로 分類하면, 디젤機關船 3,715隻(33.8%), 269,018馬力, 燃球機關船 6,637隻(60.4%), 149,779馬力, 石油 또는 개솔린 機關船 637隻(5.8%), 4,610馬力으로 區分된다. 이로부터 動力船의 大部分이 燃球機關船임을 알 수 있다. 이 燃球機關船은 主로 沿岸漁船들이며, 이제 겨우 디젤機關으로 代替되어 가는 過程에 있다.

總 漁船勢力의 業種別構成은 第6表과 같다. 其中 沿岸漁船 45,762隻, 161,138.02 GT의 主勢力은 流刺網漁船 7,610隻, 44,705.78 GT(27.5%), 紙鱸網漁船 1,691隻, 25,749.06 GT(16%), 延繩漁船 7,909隻, 19,764.71 GT(12.2%), 一本釣漁船 8,935隻, 15,489.46 GT(9.6%) 및 權現網漁船 1,091隻, 8,694.62 GT(5.4%)로서, 이들의 合計는 27,236隻, 114,403.61 GT(70.7%)이다.

海域別 漁船 势力分布는 噸數로 南海가 約 63%이어서 首位이고 西海가 約 19.5%, 東海가 17.5%의 順位이

第6表 業種別漁船勢力 및 生產高

(1967, 12, 31 現在)

業種	漁船勢力 및 生產高		無動力漁船				動力漁船				合計		生產高 (年間%)	
	30GT 未滿		30GT 未滿		30GT 以上		計		合計					
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數		
참치연繩 (遠洋)	—	—	—	—	152	34,359. <sup>06</sup>	152	34,359. <sup>06</sup>	152	34,359. <sup>09</sup>	—	—	**	
機船旋網 (近海)	—	—	3	39. <sup>47</sup>	30	2,056. <sup>73</sup>	33	2,096. <sup>20</sup>	33	2,096. <sup>20</sup>	—	—	6,206	
우타트로 줄(近海)	—	—	—	—	54	8,260. <sup>68</sup>	54	8,260. <sup>68</sup>	54	8,260. <sup>68</sup>	—	—	76,761	
大型機底 網(近海)	—	—	—	—	372	27,458. <sup>04</sup>	372	27,458. <sup>04</sup>	372	27,458. <sup>04</sup>	—	—	—	
中型機底 網(近海)	—	—	—	—	142	5,221. <sup>19</sup>	142	5,221. <sup>19</sup>	142	5,221. <sup>19</sup>	—	—	37,666	
權現網	704	4,281. <sup>53</sup>	386	4,379. <sup>08</sup>	(1)	33. <sup>97</sup> *	386	4,379. <sup>08</sup>	1,091	8,694. <sup>62</sup>	—	—	26,913	
船引網	406	737. <sup>22</sup>	23	144. <sup>64</sup>	—	—	23	144. <sup>64</sup>	429	881. <sup>86</sup>	—	—	1,993	
打瀨網	263	3,502. <sup>20</sup>	1	25	—	—	1	25	264	3,527. <sup>20</sup>	—	—	11,996	
分成延繩	—	—	46	800. <sup>91</sup>	10	460. <sup>50</sup>	56	1,261. <sup>47</sup>	56	1,261. <sup>47</sup>	—	—	2,860	
其他延繩	5,987	9,147. <sup>48</sup>	1,866	9,355. <sup>76</sup>	—	—	1,866	9,355. <sup>76</sup>	7,853	18,503. <sup>24</sup>	(24,965)	***	—	
鮫鱸網	883	8,472. <sup>91</sup>	798	16,949. <sup>21</sup>	10	326. <sup>64</sup>	808	17,276. <sup>15</sup>	1,691	25,749. <sup>08</sup>	—	—	109,837	
大敷網	65	197. <sup>32</sup>	28	156. <sup>45</sup>	—	—	28	156. <sup>45</sup>	93	353. <sup>77</sup>	—	—	1,862	
大謀網	211	1,005. <sup>88</sup>	67	920. <sup>25</sup>	—	—	67	920. <sup>25</sup>	278	1,926. <sup>13</sup>	—	—	6,677	
小台網	389	1,016. <sup>36</sup>	107	397. <sup>36</sup>	—	—	107	397. <sup>36</sup>	496	1,413. <sup>75</sup>	—	—	7,864	
落網掛網	313	819. <sup>42</sup>	32	161. <sup>98</sup>	—	—	32	161. <sup>98</sup>	345	981. <sup>25</sup>	—	—	7,409	
流(刺)網	637	3,646. <sup>45</sup>	2,081	24,170. <sup>72</sup>	—	—	2,081	24,170. <sup>72</sup>	2,718	27,817. <sup>17</sup>	(52,371)	***	—	
刺網	3,454	7,678. <sup>72</sup>	1,375	9,209. <sup>87</sup>	—	—	1,375	9,209. <sup>87</sup>	4,829	16,888. <sup>56</sup>	(53,898)	***	—	
機船一本釣	—	—	406	3,094. <sup>35</sup>	7	351. <sup>60</sup>	413	3,445. <sup>86</sup>	413	3,445. <sup>85</sup>	—	—	37,710	
其他一本釣	7,996	9,632. <sup>44</sup>	524	2,317. <sup>76</sup>	2	89. <sup>41</sup>	526	2,407. <sup>17</sup>	8,522	12,039. <sup>61</sup>	—	—	4,683	
共同漁業 (1,2,3種)	7,209	10,479. <sup>92</sup>	589	2,481. <sup>22</sup>	—	—	589	2,481. <sup>22</sup>	7,798	12,961. <sup>14</sup>	—	—	92,839	
潛水器漁業	37	96. <sup>16</sup>	206	647. <sup>19</sup>	—	—	206	647. <sup>16</sup>	243	743. <sup>37</sup>	—	—	15,292	
海藻採取	3,077	4,042. <sup>02</sup>	37	108. <sup>25</sup>	—	—	37	108. <sup>25</sup>	3,114	4,150. <sup>27</sup>	—	—	6,181	
其他漁業	4,492	7,081. <sup>65</sup>	973	4,273. <sup>21</sup>	70	2,976. <sup>46</sup>	1,043	7,249. <sup>67</sup>	5,535	14,331. <sup>22</sup>	—	—	25,578	
養殖業	9,682	9,775. <sup>18</sup>	65	118. <sup>18</sup>	—	—	65	118. <sup>18</sup>	9,747	9,893. <sup>26</sup>	—	—	97,164	
捕鯨	—	—	3	53. <sup>46</sup>	13	999. <sup>28</sup>	16	1,052. <sup>74</sup>	16	1,052. <sup>74</sup>	—	—	1,140	
巡護船	460	1,287. <sup>10</sup>	314	2,932. <sup>96</sup>	—	—	446	11,387. <sup>14</sup>	906	12,574. <sup>64</sup>	—	—	—	
工船	—	—	—	—	2	395. <sup>54</sup>	2	395. <sup>54</sup>	2	395. <sup>54</sup>	—	—	—	
官廳船	—	—	22	272. <sup>71</sup>	41	4,698. <sup>05</sup>	63	4,970. <sup>76</sup>	63	4,970. <sup>76</sup>	—	—	—	
合計	46,266	82,961. <sup>96</sup>	9,952	83,009. <sup>62</sup>	1,037	96,107. <sup>50</sup>	10,989	179,117. <sup>21</sup>	57,255	262,079. <sup>17</sup>	750,349	—	—	

註: (\*) : 無動力漁船, ( ) \*\* : 遠洋漁業合計, ( ) \*\*\* : 其他延繩, 流網, 刺網中機船分各己 17, 101, 45, 988, 31, 867  
 다(第9表 參照). 無動力木造漁船 46,266 隻中 85,152 隻(68%)이 南海에 分布하고 있음은 留意할 일이다. 1.2.1  
 및 1.2.3 節에서 言及한 바와 같이 地理的 性狀이나 海況이 주것이 다르기 때문에 沿岸漁船은 海域別로 各己  
 特有特船型 및 構造方式을 갖고 있다. 이에 關해서는 第2部 「韓國沿岸漁船의 特性」에서 詳論하겠다.

最近, 沿岸漁船의 動力化 및 低效率機關의 代替, 漁撈裝備의 機械化가 促進됨에 따라 漁船의 大型化, 船質의  
 鑽船化 및 FRP 化가 平緩한 趨勢를 보이기 시작했고, 따라서 船型과 構造方式도 從來의 純韓國型 또는 東洋型  
 으로부터 漸次 西洋型으로 改良되어 가고 있다. 그러나 小型船 造船技術의 世襲性과 漁民의 保守性이 強하게

作用하는 편으로 그 進捗은 매우 느리다.

### 1.3.5 生產性

漁業附加價值의 國民總生產額에 對한 構成比는 最近 5 個年間 1.6%以上을 持續해 왔고, 漁業附加價值의 年平均 成長率도 12%以上 이었다. 이와 같은 成長에는 沿岸漁業이 크게 寄與하고 있다. 第7表에서 보는 바와 같이 沿岸漁業 漁獲高는 近年 꾸준한 增加를 보이고 있어 1963年度의 365,757%에 對比 1967年度는 그의 134%에 該當하는 490,928%으로서 125,171%의 增產을 보이고 있다.

沿岸漁業 漁獲高의 漁業 總漁獲高 및 水產物 總生產高에 對한 構成比가 1967年에는 各已 75.2% 및 65.5%이나, 最近 5 個年間의 平均은 前者가 約 79%, 後者가 約 69%라는 높은 比重을 占하고 있다.

第7表 漁業別 生產高 趨移

(單位: 量 %, 金額 千원)

區分	年 度	1963	1964	1965	1966	1967
沿 岸	量	365,757	425,259	430,617	481,707	490,928
近 海	量	78,514	96,537	104,478	101,523	120,633
捕 鯨	量				1,128	1,140
遠 洋	量	2,558	2,605	8,563	26,357	40,484
漁業計	量	446,829	524,401	543,658	610,715	653,185
	金額	7,288,540	12,290,448	16,637,151	21,075,422	27,750,929
養殖業	量	85,324	72,924	73,705	91,085	97,164
	金額	771,561	1,252,759	3,092,739	3,160,019	6,690,688
合 計	量	532,153	597,325	617,363	701,800	750,349
	金額	8,060,101	13,543,207	19,729,890	24,235,441	34,441,617
換率(1\$ : 원)		130	256	270	270	275

沿岸漁業의 種別漁獲高는 魚類가 70% 以上으로서 首位이고, 다음이 水產動物, 海藻類, 貝類의 順이다. 海域別 漁獲高(揚陸量基準)는 第9表에서 보는 바와 같이 南海가 約 58%로서 首位이고, 다음이 東海의 21.5%, 西海의 20.5%의 順이다.

沿岸漁業 生產面에서 重要視해야 할 일은 多獲性魚類인 가재, 평태, 조기, 꽁치, 전갱이, 고등어, 멸치, 오징어, 칼치의 生產性動向이다. 第8表에서 보는 바와 같이 이들의 漁獲高는 最近 5 個年間 沿近海漁業 總漁獲

第8表 多獲性魚類 漁獲高 趨移

(單位: %)

魚種	1963	1964	1965	1966	1967
가 재	11,410	10,253	13,495	12,021	15,457
명 태	22,600	20,653	26,696	21,013	17,503
조 기	23,049	47,018	39,608	54,422	57,523
꽁 치	12,544	25,370	32,281	39,630	27,858
전 갱 이	12,440	19,581	26,496	10,058	5,280
교 등 어	5,406	2,441	7,339	2,078	2,772
멸 치	32,392	35,592	56,761	66,349	78,538
칼 치	30,451	29,961	37,683	45,384	48,713
오 징 어	116,870	86,149	70,622	75,473	41,698
計	267,162	277,018	310,981	326,428	296,342

第9表 海域 및 主要漁港別 漁船勢力 및 漁獲高(沿近海)

(1967年度分)

海 域	漁 船	漁 港	漁 獲 高 (揚 陸 量) (%)				
			魚 類	貝 類	其他水產動物	海 藻 類	計
東 海	漁撈船 :	東 草	12,962	5	5,817	1,439	20,224
		注 文	3,786	—	3,042	1,581	8,411
		墨 潮	8,322	—	2,209	2,643	13,176
		三 陟	3,043	—	1,051	1,242	5,337
		浦 項	5,069	—	1,398	917	7,384
	運搬船 :	九 龍	6,433	41	8,258	745	15,478
		江 口	3,575	2	2,431	553	6,563
		甘 浦	8,190	27	1,523	303	10,045
		竹 邊	1,419	—	4,892	671	6,983
		其 他	17,055	62	9,127	13,100	39,344
			計	69,859	137	39,754	22,207
							132,951
南 海	漁撈船 :	方 魚	6,851	140	950	1,492	9,435
		釜 津	66,899	2,597	4,397	2,541	76,435
		馬 山	10,002	991	244	—	11,237
		亘 濟	7,400	669	666	436	9,173
		忠 武	30,617	1,767	1,209	248	33,843
	運搬船 :	三 千	11,518	584	1,381	22	13,507
		靈 光	5,805	339	983	—	7,128
		麗 水	24,228	1,698	5,284	—	31,211
		木 浦	27,323	—	72	—	27,396
		城 山	2,051	—	4	496	2,791
			其 他	81,819	7,905	7,447	31,403
			計	274,521	14,099	22,642	36,644
							352,049
西 海	漁撈船 :	群 山	17,571	296	1,114	—	18,982
		長 項	2,638	326	620	26	3,610
		瑞 山	5,496	1,251	3,173	892	10,814
	運搬船 :	保 寧	2,578	186	1,040	14	3,819
		仁 川	39,890	2,706	4,651	—	47,247
		其 他	28,350	1,782	11,319	629	42,083
			計	96,525	6,549	21,918	1,562
合 計	漁撈船 : 46,363 隻 204,174 GT		440,910	24,927	84,317	61,406	611,561
		運搬船 : 906 隻 12,574 <sup>65</sup> GT					

高의 約 50 % 또는 그 以上을 占해 有다. 魚種別로 起伏이甚한것은 異常水溫等 自然的條件이 魚群의 回遊에 크게 影響을 미치기 때문이다.

1967 年度의 全體漁業의 業種別 漁獲高는 第 6 表와 같으며, 沿岸漁業의 最近 5 個年間의 業種別 漁獲高 趨移는 第 10 表와 같다. 1967 年의 境遇 沿岸漁業 業種別 漁獲高는 漁船勢力의 構成順位와 비슷하여 鮫鱗網漁業에서 109,837 % (22.5 %), 流刺網漁業에서 106,269 % (21.7 %), 一本釣漁業에서 42,393 % (8.6 %), 延繩漁業에서 27,825 % (5.7 %), 權現網漁業에서 26,913 % (5.5 %)의 順으로 漁獲되었다. 이들의 合計는 313,237 % 으로서 沿岸漁業漁獲高의 64 %를 占한다.

第10表 沿岸漁業 業種別 生產高趨移

(單位 : %)

業種	1963	1964	1965	1966	1967
權現網	13,624	9,028	17,542	30,160	26,913
船引網	389	—	661	2,202	1,993
打瀬網	3,867	6,798	10,260	9,469	11,996
상어延繩		2,594	3,678	1,108	2,860
其他延繩	30,643	23,866	31,769	31,054	24,965
鮀鱈網	76,359	71,738	72,418	83,148	109,837
定置網	22,974	19,496	26,276	30,654	23,812
機船流刺網	37,484	26,450	64,157	60,713	45,988
其他流刺網		40,949	30,034	44,592	60,281
一本釣	32,832	87,762	72,625	76,760	42,393
共同漁業	69,845	60,997	77,657	80,040	92,839
潛水器漁業	6,567	9,100	11,348	11,025	15,292
海藻採取	668	—	2,905	7,462	6,181
其他漁業	96,155	66,481	9,287	13,320	25,578
沿岸漁業計	365,757	425,259	430,617	481,707	490,928

生産動向이 꾸준한 增產을 示顯하고 있음에도 不拘하고, 沿岸漁業이 零細性을 克服하지 못하主要原因의 하 나로서 沿岸漁船의 約半이 小型 無動力漁船이어서 單位 生產性이 낮은데다가 漁船全體가 木船으로 이미 舊化老朽하였거나 老朽化가 促進되어 漁業經營의 合理化를 球하기 어렵기 때문임을 看過할수 있다.

#### 1.4 結 言

緒言에서 밝힌 目的을 為하여 以上 우리나라 沿岸漁業의 背景과 沿岸漁業構造 및 生產性을 分析하여 보았다.

이로부터, 韓國沿岸漁業은

(1) 豐富한 水產資源, 特히 多獲性魚族 資源을 亨有했을 뿐만 아니라, 資源이 多種多樣性를 具으로 全海域에 걸쳐 周年漁業이 可能하며,

(2) 漁業構造上 漁船動力, 漁業人口 및 魚物의 市場性 等 共に 遜色없다.

(3) 그러나 沿岸漁船의 大部分이 小型 無動力船이어서 單位 生產性이 낮고, 또 全體가 木船이어서 舊化老朽하였거나 老朽度가 促進되어 漁業經營의 合理化를 期하기 어려운 實情이고,

(4) 海洋氣象面에서 東海의 北部海域一部를 除外하고는 比較的 安全한 操業이 可能한 편이기는 하지만, 特히 東海와 西海에 좋은 漁港이 없어 漁船 改良上 工學的 知識을 積極的으로 導入하는 일과 漁船의 保存上 難點이 많다.

故로,

(5) 漁港의 構築을 促進하여 船型이나 構造方式에 있어서 工學知識이 圓滑이 應用되게 하고, 또 漁船保存을 옮겨 할 수 있게 하여야 하겠으며,

(6) 老朽船 代替量 通한 積極적인 船質改良, 漁船의 大型化 및 機械化가 要望된다.

(7) 위에서 말한 漁船近代化 作業過程에 있어서 特히 留意할 일은 地域의 工業的 및 經濟的 實情, 社會의 및 自然的 與件의 特性 等을 充分히 考慮하여 段階의 向上을 圖謀하는 일인데,

(8) 이를 為해서는 既存漁船의 特性에 對する 綜合的인 調查研究가 先行되어야 한다.

### 參　考　文　獻

- [1] Korean Fisheries: 農林部水產局, 1962, 9.
- [2] 韓國水產統計年報: 水產廳, 1964~1968.
- [3] 水產業動向에 關する 年次報告(對國會): 水產廳, 1967, 11.
- [4] 水產法典: 大榮文化社, 1967.
- [5] 韓國漁貝圖鑑 第1號, 第2號: 國立水產振興院, 1967, 1968.
- [6] 海洋調查年報 第1~16號: 國立水產振興院, 1956~1968.
- [7] 水產資源 調查報告 第1~7號: 國立水產振興院, 1957~1967.
- [8] 金元眺外: 海底資源調查 및 開發方案研究, 第8章, 科學技術處, 1968, 12. 20.
- [9] 金極天: 小型漁船의 船質改良의 必要性과 그 方向, 大韓造船學會, 漁船船質改良 심포지엄, 1967, 7. 15.