

일본의 유어선업의 현황

김 주 남/선박검사기술협회 연구개발부장

낚시어선업법이 1995년도에 제정되어 어민 소득 증대에 크게 기여하고 있지만 이에 못지 않게 낚시어선으로서의 고객 만족 및 경영개선을 위한 현황조사 등이 이루어지지 않은 상태이다. 우리나라의 해양레저 관련법은 해운법, 유선및도선사업법, 낚시어선업법, 수상레저안전법이 있으며 상호 관계가 정립되지 않은 부분이 있고 특히 유선및도선사업법과 낚시어선업법은 어렵 또는 수산동식물을 포획·채취하고자 하는 자에게 선박을 대여한다는 점에서 영업대상은 같으나 영업시간, 영업구역 등에서 상호 상충되는 사항이 있다. 우리나라의 낚시어선업과 유사한 일본의 유어선업의 현황에 대하여 일본 수산청 자원관리부에서 발표한 자료가 있어 소개하고자 한다.

1. 유어한 사람의 상황

국민소득의 향상과 여가시간의 증대에 따라 낚시나 스쿠버다이빙 등의 해양성 레크리에이션을 즐기는 사람이 많아지고 있다. 낚시나 갯벌에서의 조개잡이 등의 [유어]는 개인뿐만 아니라 단체로도 비교적 친근한 장소에서 손쉽게 할 수 있기 때문에 옛날부터 널리 행하여 왔다. 특히 최근 들어 낚시용구의 발달, 다양화와 함께 남녀노소를 불문하고 초심자에서 세미프로급까지 널리 즐기고 있기 때문에 낚시는 국민적 레크리에이션으로서 크게 확대되고 있다. 1998년에 실시한 제10차 어업센서스에

의하면, 유어인구는 총 5,191만명으로 그 가운데 바다에서 유어한 사람이 3,868만명이고, 그 중 낚시를 했던 사람이 3,326만명, 유어선을 이용하여 배낚시, 해변의 바다낚시 등을 했던 사람은 923만명, Pleasure 보트 등을 이용해서 배낚시를 했던 사람이 592만명이라고 보고하고 있다. 바다 유어에 있어서 유어선 및 유어선업은 큰 역할을 하고 있다고 말할 수 있겠다.

유어한 사람 (5,191만명)	해면 (3,868)	낚시 (3,326)	배낚시 (1,230)	유어선 이용자 (638)
			기타 (2,096)	Pleasure boat 등 이용 (592)
	내수면 (1,323)	갯벌에서의 조개잡이 외 (542)		유어선 이용 (285)
				유어선 비용 (1,811)

그림 1 유어한 사람 상황(1998년)

2. 유어선업에 관한 제도

(1) 유어선업, 유어선 등

우선, 유어선 및 유어선업은 어떠한 것인가를 설명한다.

낚시손님을 배에서 낚시장소로 안내하고, 낚시를 시키는 것은 옛날부터 있어 왔다. 1951년에 재간된 [낚시백과]에는 동경만에서 작은 배로 낚시하는 사람을 태우고 모래무지나 놀래기를 잡고 있는 사진을 게재하고 있다. 본문에도 각지의 여러 어종의 배낚시 방법 등이 게재되고 있다. 이러한 배를 [낚시배], 낚시 배를 안내, 알선하는 업자를 [낚시여관] [선박여관, 선숙]이라고 부르고 있었다(이 명칭은 현재도 잘 사용하고 있다). 어업자가 어선에 낚시손님을 태우고 안내하는 것이 많았던 것 같다. 역시 [유어]라고 하는 말은 「낚시백과」에도 볼 수 있지만, 「유어선」이라고 하는 말은 낚시 관계자의 사이에서는 그다지 친숙하지 않았던 말인 것 같다. 1962년에는 어선을 등록 할 때의 어업종류로서 [유어선]이라는 것이 있어 낚시하는 사람을 자주 태우는 어선을 [유어선]으로 등록하고 있었지만, 여러 사람을 태우는 유어전용선이나 즐기는 낚시를 위한 자가용선(이것들은 어선에는 없다)의 구별을 명확히 하기 위해서 [유어선]이라고 하는 등록을 없애고, 그 어선이 한 마리씩 잡는 낚시 어업종류로 등록하도록 하였다. 또한 암초나 해안가로 낚시꾼을 건너다 주는 배는 [도선], [해안도선] 등 이라고 부르고 있고, 현재에도 일반적으로 이 명칭을 사용하고 있다.

유어선업에 관한 제도가 만들어진 것은 1988년이다. 이 해 7월에 [제일후지마루]라는 대형 낚시선과 잠수함 [나다시오]가 동경만에서 충돌하여 [후지마루]호가 침몰하여 많은 사람이 사망한 사고가 발생한 적이 있었다. 그때까지만해도 낚시선의 사고나 해안에서 낚시하는 사람의 조난이 종종 있어 낚시선이나 해안도선을 이용하는 경우 안전확보가 문제가 되고 왔고, 어업과 유어의 어장이용을 둘러싼 분쟁을 해결하고, 어장이용의 적정화를 예측하는 것에 대한 필요성이 지적되어 왔지만, 이 [후지마루]호 사고를 계기로 법 제도를 확립하려는 목소리가 급속히 높아져, 1988년 12

월 유어선업의 적정화에 관한 법률(1988년 법률 제99호)(이하 [유어선업법]이라고 함.)이 의원입법으로 제정되었다. 이 법률에서 유어선업은 [선박에 의해 승객을 어장(해면 및 농림수산대신이 정한 내수면)에 안내, 낚시 등 농림수산성령에 정한 방법에 의해 어류 등 수산동식물을 포획하는 사업]으로 정의하고 있다. 또 유어선은 [유어선업에 이바지하는 선박]으로 규정하고 있다. 전술과 같이, 손님을 태우고 낚시를 시키는 것(낚시선), 손님을 해안이나 방파제에 데려다 주는 것 등이 일반적인 유어선업이지만, 갯벌에서의 조개잡이 손님을 연안에 데려다주는 것 외, 해상에 계류한 무동력의 작은 배나 뗏목에 낚시 손님을 안내하는 것, 전마선을 낚시 장소까지 동력선으로 끌고 가 안내하는 형태 등도 유어선업에 해당된다.

어민이 어선에 손님을 태워서 유어를 시킬 경우에는 어민이 [유어선업자], 어선이 [유어선]이 된다.

(2) 유어선업법의 주된 내용

유어선업법은 [유어선업자 업무의 적정한 운영을 확보하는 것과 동시에, 유어선업자 단체의 적정한 활동을 촉진하여 유어선업의 건전한 발달을 꾀하기 위해 필요한 조치를 정함]으로서 유어선 이용자의 안전확보, 편리증진 및 어장의 안정적인 이용관계 확보에 이바지하는 것]을 목적으로 한다. 따라서 그 주된 내용은 이용자의 안전, 적정한 영업, 단체활동 등에 관한 것이 중심이 되고 있다.

① 유어선업의 신고

유어선업자는 미리 영업소 소재 관청에 주소, 성명, 영업소의 소재지, 주된 어장, 유어선의 명칭 등을 신고하여야 한다. 신고를 하지 않고 유어선업을 할 경우에는 벌금 등이 부과 될 수 있다.

② 기상정보의 수집 등

유어선업자는 기상·해상정보 수집, 악천우

시 출항중지, 이용자명단 비치, 사고 시 연결 체제 정비, 유어선 이용자 준수 사항의 게시 등이 규정되어 있다.

③ 전국유어선업협회의 등록제도

농림수산부 장관이 지정한 전국유어선업협회(사단법인전국유어선업협회)는 협회가 작성한 출항 중지기준 준수나 손해배상의 확보 등을 정한 적정영업규정에 기초해서 영업을 하고 있는 유어선업자의 등록 등이 정해져 있다. 이 등록제도는 유어선업자가 스스로 적정한 영업을 하기 위해서 필요한 일정의 등록 기준을 만족시킨 것처럼 유어선의 설비나 영업 조건 등을 정돈시켜서 신청하는 것이지만, 전국유어선업협회는 등록한 것을 나타낸 표식을 유어선의 선체에 표시시키고 있다. 이 등록제도에 의하여 안전하고 이용하기 쉬운 유어선업의 확대를 꾀하고 있지만, 유감스럽게도 전국의 등록업자수는 584, 유어선수는 753 척(1999년 6월 현재)에 멈춰 있어 등록의 확대를 위해서는 관계자의 이해와 협력이 필요한 현실이다.

④ 유어선업 단체의 지정

유어선업자의 지도나 어장 적정이용의 추진, 이용자의 불편 처리 등을 위한 유어선업 단체의 지정에 관한 것이 규정되고 있다. 각

유어선업협동조합이나 어업협동조합 등이 지정단체가 되고 있다.

유어선업법의 주된 내용은 이상과 같지만, 유어선에 관해서는 매년 해난사고가 발생하고 있어 유어선업자가 법제도를 준수하고, 안전한 운항을 철저히 하는 것을 요구하고 있다.

3. 유어선업의 현상

(1) 유어선업의 세력

1998년 3월 현재, 전국에서 유어선업 신고자 수는 36,511이고, 최근 약간 증가하는 경향이 있다(표1). 이중 30,323(83%)는 어업과 겸업하고 있고, 주로 낚시배 영업을 하고 있는 업자가 31,964(87%)로 대부분을 점유하고 있다.

유어선업은 인구가 많은 대도시부근을 중심으로 발달하고 있다. 유어선 업자가 많은 것은 북해도, 궁성(미야기), 삼중(미에), 후쿠오카 등지에서 2,000건 이상, 그리고 지바, 카나가와, 후쿠이, 시즈오카, 교토, 휴고, 와카야마, 히로시마, 야마구찌, 애히매, 나가사키, 카고시마, 오키나와 등지에서 1,000건 이상 신고되어 있다.

표 1 유어선업자 수와 경영형태 추이

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
업자수 (전체)	33,291	35,358	37,090	37,323	36,425	35,842	36,177	36,293	36,511
어업겸업	26,213	29,275	31,268	31,370	30,722	30,110	30,194	30,115	30,323
전업	7,078	6,083	5,822	5,953	5,703	5,732	5,983	6,178	6,188
배낚시 위주	29,455	31,480	32,913	33,132	32,307	31,687	31,963	32,012	31,964
연안도선 위주	3,836	3,878	4,177	4,191	4,118	4,155	4,214	4,281	4,547

자료 : 유어선업 통계표 (전국유어선업협회)

한편, 동경에서는 공업화 등에 의해서 임해부의 매립으로 어업을 폐업한 사람의 일부를 유어선업에 전업시키고, 또 인근의 가나가와 현에서는 가다랭이어업 등의 부진에 따라 현이 어민을 유어선업으로 전·겸업 추진한 것이 다른 지역보다 앞선 관계로 유어선업이 발달하고 있는 요인이 되고 있다.

(2) 유어선의 현상

1998년 3월 현재 유어선의 총척수는 42,665척이고, 약 4분의 3이 어선으로 등록되어 있고, 나머지 4분의 1이 어선 외의 선박이다. 척수는 근년에 증가하는 경향이고, 유어전용선(어선 외의 선박)이 점차 증가하는 경향이 있다(표2).

대부분의 유어선업자는 1척으로 영업하고 있지만 유어인구가 많은 대도시 근교에서는 여러 척의 유어선을 갖고 각각 별도의 어종을 대상으로 하여 배를 출항하는 형태로 영업하고 있는 업자도 볼 수 있다. 또 유어선의 대부분은 20톤 미만의 소형 선박이고, 그 중 약 4분의 3이 5톤 미만, 승객정원 13명 미만의 선박이다(표 3).

근년에는 이용객이 쾌적하고 즐기는 낚시가 가능하게 객실이나 화장실을 준비하고, 빠른 이동이 가능한 고속, 대형 유어선이 건조되어지고 있다. 이러한 선박은 어선의 성능기준에 합당하지 않는 경우가 있어, 어선등록이 안된 선박이 약간 증가하고 있는 원인의 하나라고 생각된다. 5톤 이상, 여객정원 20명 이상의 유어선은 지바, 동경, 가나가와에 많고 15~

표 2 유어선의 척수 추이

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
합 계	40,191	41,443	43,068	43,419	42,532	41,894	42,295	42,421	42,665
어 선	29,306	32,766	33,451	33,550	32,806	32,112	32,245	32,224	32,293
어 선 외	10,885	8,677	9,617	9,869	9,726	9,782	10,050	10,197	10,372
배 낚 시 주 위	34,788	35,971	37,645	37,970	37,141	36,440	36,773	36,813	36,787
연 안 도 선 주 위	5,403	5,472	5,423	5,449	5,391	5,454	5,522	5,608	5,878

자료 : 유어선업 통계표 (전국유어선업협회)

표 3 유어선의 승객 정원별 · 톤수별 척수

	5인 미만	5~9인	10~12인	13~19인	20~49인	50인 이상	합 계
1톤 미만	2,351	1,784	54	2	3	0	4,194
1~5톤 미만	2,210	13,285	9,926	716	1,177	19	27,243
5~20톤 미만	54	431	1,965	89	1,310	180	4,029
20~100톤 미만	0	1	8	0	4	3	16
100톤 이상	0	0	1	0	2	8	11
미 기 입	2,106	2,651	1,541	167	505	17	6,987
합 계	6,631	18,152	13,495	974	3,001	227	42,480

자료 : 유어선업 통계표 (전국유어선업협회)

19톤급의 유어선도 볼 수 있다. 단, 소형선박은 소형선박조종사 자격을 가진 1명으로 운항이 가능하고, 인건비 등의 경영비용을 절약할 수 있어서 대부분의 유어선은 커도 20톤 미만에 머무르고 있는 것으로 보인다. 또한, 정원 13인 이상의 선박의 경우는 선박안전법에서 여객선으로 취급되어 매년 선박검사를 받지 않으면 안되는 등의 규제가 있기 때문에, 유어선 수요가 그다지 크지 않는 경우에는 통상의 정기검사로도 충분한 정원 13인 미만으로 하고 있다. 또한, 선박안전법에 있어서 유어에 사용하는 선박을 구분하는 것은 유어선(유어전용선박), 소형유어겸용선(어업과 유어로 사용하고, 어업과 유어를 동시에 하는 20톤 미만의 선박)으로 되어 있다.

(3) 유어선의 가동상황

제10차 어업센서스에 의하면 1998년 11월 이전 1년간 유어 안내업을 하루라도 영업한 업자의 수는 전국에서 22,325이다. 여기에는 갯벌이나 관광지 안내 등도 포함하고 있기 때문에 정확한 유어선업자 수는 아니지만, 대강 유어선업자수의 6할 정도에 상당한다. 따라서, 유어선 영업을 하지 않았던 업자가 4할 이상 정도 있다고 할 수 있다. 제도상으로는 미리 관할관청에 신고하면 누구든지 유어선업을 할 수 있게 되기 때문에 향후의 영업을 위하여 우선 신고하여 두려고 하는 사람이 많았던 것으로 판단된다. 관할관청에서는 영업 실태를 가능한 한 정확히 파악하기 위하여 이미 폐업한 자나, 신고를 하고도 현재는 영업을 하고 있지 않는, 또한 이후로도 당분간은 영업의 장래성이 없는 경우에는 폐업계를 내도록 지도하고 있다. (전술과 같이 신고를 하면 언제라도 영업을 시작할 수 있는 방법으로 보게 되어 있다.)

약간 오래된 데이터이지만, 1996년 3월 유어선업가동상황조사보고(농림수산성통계정보부)에 따르면 유어선은 날씨가 좋은 봄부터

가을에 걸쳐서 집중 가동되고 있다. 특히, 일본해측이나 북일본에서는 여름철에 집중되는 경향이 있다. 이에 비하여 겨울철에 계절풍 영향이 비교적 적은 태평양측 지역에서는 10월 이후에도 가동비율이 높고, 특히 남부지역에서는 낚시(물고기)는 시기와 관계가 있어서 가을에 최고로 많이 가동되고 있다. 또, 연간 가동일수가 30일 이하인 업자가 약 50%를 점유하고 있지만, 120일을 넘기는 업자도 15% 정도 되고 있다. 그 중에서도 동경부 지바현, 카나가와현, 오오사카에서는 200일 이상 가동하고 있는 업자의 비율이 타 지역보다도 높게 나타나고 있다. 특히 방파제나 갯바위로 안내하는 업자의 가동일수가 높은 경향을 나타내고 있다.

연간 한 업체당 이용객수는 500인 미만인 경우가 8할 이상을 점유하고 있지만, 입지조건이 뛰어난 관동·동해지역에서는 이용자가 2,000인을 넘는 업체가 1할을 넘고 있다. 유어선업체의 수입은 이용객수가 적은 소형업체가 많기 때문에 100만엔 미만의 업체가 전체의 6할 정도이지만, 1,000만엔을 넘기는 업체 비율은 5%정도이고, 이용자수가 많은 지역의 업체가 수입도 많은 경향이 있다.

(4) 유어선업의 경영형태

낚시선박은 통상 아침 8시경 출항하여 낚시를 하고 정오에서 오후 3시경 귀항하고 있다. 그러나 낚시가 잘되는 이른 아침 또는 해질녘에 낚시를 하고 싶다는 요망에 응하고자 오전, 오후 2회에 나누어 운항하는 곳도 있다.

요금은 지역과 운항형태, 어장까지의 거리, 대상어종, 미끼의 사용 상황 등에 따라 차이가 있지만, 승합선에서는 1인당 6천엔에서 1만3천엔 정도가 가장 많다. 그러나 멀리 떨어져 있는 외딴섬 또는 근해의 천연암초에서의 원정낚시는 수시간 항해를 하기 때문에 요금도 높아진다.

갯바위로 건너갈 경우에는 상당히 요금이

달라진다. 가까운 거리일 경우에는 3~5천엔 정도이지만, 먼 거리의 갯바위와 같이 낚시 장소가 달라서 들어가는 사람 수가 제한될 경우에는 고속선이 필요하기 때문에 1만5천엔~2만엔 정도의 요금을 요구된다. 또 방파제로 건너는 경우에는 장소도 가깝고, 출어 가능한 일수도 많기 때문에 2~3천엔 정도의 요금이 요구된다.

(5) 유어선의 이용자수

유어선의 이용자수는 10차(9차) 어업센서에 의하면, 배낚시가 연 638(605)만명, 갯바위 등으로 이동하는 경우가 285(254)만명으로 합계 연 923(859)만명으로 5년간 약 66만명(7.6%) 증가하였다.

(6) 유어선의 시설·설비

대부분의 유어선은 FRP이지만, 그 선형 및 설비에서 낚시선과 해안도선은 각각 특징이 있다.

낚시선은 당연히 유어겸용선으로 사용되지만, 유어전용선에서도 낚시어선 선형을 기본으로 하고 있다. 낚시선은 어장에서 바람과 조류에 따라 흐르면서 낚시를 하는 경우가 많기 때문에 Spanker를 준비하고 있는 것이 특징이다. 어장을 정확히 찾아내기 위해 어군탐지기, GPS 등의 위치 측정기는 필수이고, 그 외 레이더, 항적 Plotter 등도 준비하고 있고, 그 중에는 미세한 조종을 위하여 Side Thruster를 준비하고 있는 배도 있다. 대형의 전용선은 낚시 손님들이 배 위에서 행동하기 쉽도록 선체 상부는 가능한 넓은 폭을 갖도록 하고 있다. 또 좌석, 캐빈(전자레인지 등을 설치), 복수의 화장실 외, 미끼나 잡은 고기를 살리기 위하여 해수를 낚시 좌석에 공급하는 해수 순환 파이프, 전동 릴의 전원 등을 준비하고 있는 배도 있다.

한편, 해안도선은 사람과 낚시도구를 낚시

장소까지 운반하는 것 이외에는 선상에서 낚시를 위한 작업이 거의 없기 때문에 어선 타입에서 여객선 타입까지 여러 가지 선형이 있지만, 배 앞머리를 갯바위 쪽으로 붙여 낚시하는 장소로 사람이나 화물을 내리기 때문에 이것이 조금 길고 또 안정성도 고려하고 있다 (표 4).

어떠한 것이든지 낚시 장소가 가까운 경우를 제외하고, 가능한 한 짧은 시간에 낚시 장소에 도착, 낚시하는 시간을 길게 하기 위하여 고속선형으로서 고마력의 엔진을 장착하고 있다.

표 4 유어선의 시설·설비의 상황

구 분	무선장치	선위측정기	어군탐지기	객 실	화장실
설비 있는 유어선의 합계	73.1%	50.6%	75.2%	23.9%	32.8%

자료 : 유어선업가동상황조사

(7) 유어선에 의한 어종 등의 포획 상황

유어선에 따라 포획하고 있는 어종 등의 종류 및 양에 관해서는 낚시선에 따른 포획 실태 조사결과가 있다. 1998년 7월 유어포획량 조사보고(농림수산성통계정보부)에 따르면 1997년 1~12월의 1년 동안 낚시선을 이용하여 연 580만명이 고기를 낚았다. 총량은 29,500톤이고, 연안어업의 어획량 178만톤의 1.7%에 달하고 있다. 또 1인당의 평균 포획량을 계산하면 5.1kg 정도이다.

어종별 포획량은 전갱이, 고등어류, 방어류 등이 상위를 점하고 있고, 가자미류, 오징어류, 참돔 등이 그 뒤를 잇고 있다. 낚아서 재밌고 먹어서도 재미있는 어종이 낚시선의 주된 대상이지만, 대상 어종은 매년 자원의 발생, 희유상황에 따라 변하고 있다.

해변의 바다낚시에 의한 포획상황은 그 조사결과를 없지만, 낚시 잡지 등에 의하면 인기가 좋은 것은 돌돔, 새끼다랑어, 감성돔, 벤자리 등이고, 또 방파제에서는 감성돔, 농어

등이다.

4. 유어선업의 과제

유어선업에 있어서 중요한 과제의 첫번째는 유어 대상어종 자원의 유지, 관리이다. 유어의 대상이 되는 어종은 대부분이 어업에서도 주요한 대상이 되고 있지만, 많은 어종이 어획의 과잉이나 어장환경 악화 등에 따라 자원이 감소하고 있어 앞으로도 지속적으로 이용하기 위해서는 유어선업에 있어서도 자원의 적정한 관리가 이루어져야 한다. 지역에 따라서는 어업에 의한 어획량을 유어에 의한 포획량이 상회하는 어종도 있고, 특히 그 중에 대부분을 유어선에 의한 포획이 점유하고 있다.

유어선 업자가 유어선 이용자의 협력을 얻어 포획하는 어류의 크기 제한, 산란기 동안의 금어, 사용하는 낚시도구의 제한 등을 실시하여 자원을 보살피면서 이용하는 것이 중요하다. 이를 위해서는 유어선업자들끼리 또 어업자와도 이러한 조치에 관해서 합의나 협정을 맺는 등의 조치를 취할 필요가 있다.

두번째 과제는 유어선과 어선, Pleasure boat와의 어장이용 조정이다. 양호한 어장은 어디에나 있는 것은 아니라 주로 천연의 어초나 인공어초 주변에 있기 때문에 어선, 유어선 더욱이 Pleasure boat가 같은 어장에 집중되어 낚시를 함으로서 어장이용을 둘러싼 트러블이 발생하고 있는 지역이 많이 있다. 특히, 염가에 좋은 성능의 Pleasure boat가 판매되고, 어탐과 GPS의 발달에 따라 누구든지 비교적 용이한 어장 위치를 찾는 것이 가능해짐에 따라 각 지역의 조업규칙, 약정 등을 모르는 Pleasure boat 유어자의 수가 증가하여 이러한 문제가 크게 대두되고 있다. 유어선은 원래 어업과의 겸업도 많고 현지에 거주하면서 항상 바다에 나가서 일을 하고 있기 때문에 어장이용의 룰, 매너 등을 잘 알고 있는 경우가 많아서 어선과의 관계도 비교적 양호하지만, 지역에 따라서는 유어선이 증가

하고, 타지역의 유어선과 유어선 끼리의 어장 이용을 둘러싼 경쟁도 나타나고 있다. 관계자의 상호이해 아래에서 문제를 해결하여 질서 있는 어장 이용에 힘써야 할 필요가 있다.

과제의 세번째는 유어선업 경영의 문제이다. 최근은 어업의 부진으로 유어선업의 겸업 비율이 늘어났고, 또 전업하는 자나 신규로 유어선업을 하는 경우가 조금 증가하고 있다고 보여진다. 이러한 와중에 유어선업자는 경영 향상을 목적으로 가능한 한 쾌적한 유어환경을 제공하고, 많은 낚시 손님이 이용할 수 있도록 대형의 유어선을 건조하는 자가 증가하고, 5~7천만엔 정도를 설비에 투자하는 경영자도 있다. 그러나 유어선 이용자가 전체적으로는 증가하고 있지만, 그 수요량은 지역에 따라 상당한 차이가 있고 변동하고 있다고 볼 수 있다. 유어선의 낚시결과, 서비스의 내용 뿐만 아니라 교통사정 등도 유어선 이용자의 이동에 영향을 주고 있다고 볼 수 있다. 장기간 불경기가 계속되고 있는 중에서 이후 유어선의 수요가 어느 정도 예상될 것인가를 가능한 한 정확히 분석하여 설비투자, 유어선의 운항형태나 서비스 설정 등에 관한 경영판단이 필요하다. 이전 형태로 종래형의 단골손님을 중심으로 한 일일조업의 유어선 뿐만 아니라 반일 낚시, 가짜미끼 낚시 등의 메뉴도 등장하고, 복수의 유어선을 가지는 업자 중에서는 여성이나 가족을 대상으로 한 수요 발굴도 하고 있다. 인터넷을 활용하여 매일의 낚시결과 정보 등을 제공하는 유어선 업자도 증가하고 있다. 새로운 유어선 수요, 장래의 유어선 수요를 만들어 나가기 위해서도 업계 전체에서 다양한 고안과 협력이 필요하다고 생각된다.

가장 큰 과제는 안전한 영업을 철저히 지키는 것이다. 매년 50건 전후로 해상보안기관 등에 구조를 요청하는 해난 사고가 발생하고 있고, 그 외에도 유어선 이용자의 상처와 유어선의 충돌사고 등이 발생하고 있다. 이러한 사고가 많은 것은 이용자가 많은 주말의 악천후 시의 무리한 운항, 과밀한 운항 스케줄, 선

박 조정시의 부주의 등이 주된 원인이 되고 있다. 이러한 사고를 방지하기 위해서는 유어선업자, 유어선의 선장 각자가 안전한 운항에 힘쓰는 것은 물론이지만, 지역의 유어선업자 공동의 대처로 출항중지 등의 기준을 정하고, 이를 준수함으로써 안전을 철저히 지키는 것이 필요하다. 사고를 일으킨 경우에는 상당한 손해배상책임을 부담하며 경영을 계속할 수 없게 될 정도의 경우도 생각할 수 있기 때문에, 만일의 경우를 준비해서 충분한 손해배상 능력 등을 확보하기 위해 보험이나 공제에 가입하여 두는 것이 불가결하다. 현재, 충분한 보험 등에 가입하고 있는 업자의 비율은 그다지 많지 않은 상황이고, 유어선업의 안정적

발전을 위해서는 현상의 급격한 개선이 필요하다.

유어선업은 어획의 감소, 어가의 저조에 따라 어업의 부진이 계속되는 중에서 적지 않은 자원을 남보다 뛰어나게 사용해서 일정한 수입을 얻을 수 있다라는 점에서, 또 어촌 이외의 여러 지역 사람들과의 교류를 통해 어촌의 생활이나 문화를 알고 받아들이는 기회로 이어진다는 점에서 이후의 어촌지역의 진흥, 생활화에 도움이 되는 가장 으뜸이 되는 것 중에 하나라고 말해도 좋다고 생각한다. 이를 위해서도 유어선업계 전체에서 전술의 과제에 대하여 적극적인 관심을 가지는 것이 중요하다고 생각한다.



사진 1 출항 준비 중인 15m 급 유어전용선 (뉴시선) 선체 후반부에 객실 설치

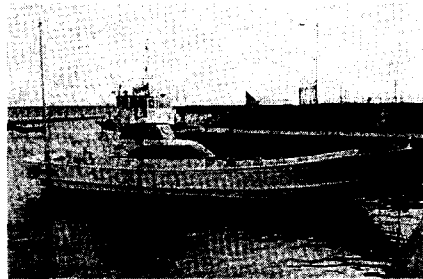


사진 4 계류 중인 소형 유어전용선(정원 16명)

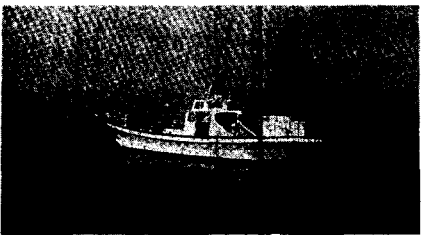


사진 2 Spanker 이용 5톤급 유어겸용선 선미에 간이 화장실 설치

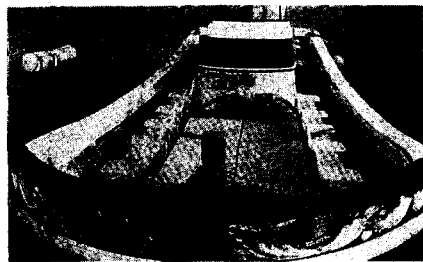


사진 5 좌석 앞에는 해수급수 Valve가 있음.

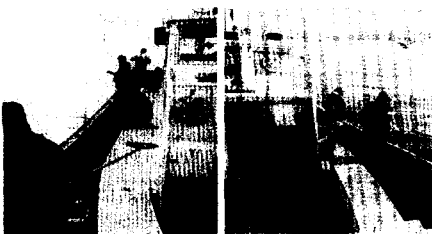


사진 3 유어전용선의 선상 모습



사진 6 소형 유어겸용선