

바다가 알려주는
항로 이야기



바다가 알려주는
항로 이야기



☑ 일러두기

이 책자에 나오는 각종 통계와 자료는 항로에 대한 실제답사와 공단이 비치하고 있는 자료를 토대로 하였고, 부족한 자료에 대해서는 관련서적이나 간행물을 참고하여 작성하였습니다. 이 책자에 수록된 주요 통계자료의 출처와 기준은 아래와 같습니다.

-
- | | |
|------------------|---|
| • 기상관련 자료 | 기상청에서 제공하는 자료를 주로 활용하였다. |
| • 조석, 조류에 관한 자료 | 주로 수로지 및 당해해역의 해도, 조류도, 조석표 등 국립해양조사원 간행 각종 서적지와 간행물을 발췌 인용하였다. |
| • 여객선 및 항로 관련 자료 | 한국해양교통안전공단 비치자료를 참고 하였으며, 최신자료를 기준으로 작성하였다. |
| • 여객 및 차량 수송실적 | 2020년도 연안여객선에 대한 여객 및 차량수송실적 자료를 참고로 하였으며, 선사에서 작성하는 여객수송실적 월말보고 및 공단비치 자료를 기준으로 하였다. |
| • 도서 및 상주인구 현황 | 통계청에서 발행한 2019년도 통계자료와 각 지방자치단체 통계자료를 인용하였다. |
-

한편, 이 책자에 나오는 전문용어는 대부분 선박 및 해양과 관련된 일반적 용어이며 원활한 이해를 도모하기 위하여 서두에 그 뜻을 간략히 요약 및 해설하였다.

CONTENTS



발간사	006
<hr/>	
여객선의 구분	008
해상 기상특보	010
연안여객선 현황	012
지역별 여객선 취항 현황	013
연안여객선 수송 추이	015
해상 용어 안내	017
지역별 여객선 종합 현황판	019

발간사

“

더 안전한 바다를 향한 출발,
한국해양교통안전공단이
함께합니다.

”



바다는 우리의 생명입니다. 삶의 터전입니다. 우리는 바다에서 경쟁하고 바다에서 공존합니다. 그래서 사람이 오가는 바닷길은 안전해야 합니다. 한 사람, 한 사람의 생명과 안전을 최고의 가치로 삼고 안전한 바닷길을 만드는 일, 우리 모두의 염원이자 간절한 바람입니다.



한국해양교통안전공단은 바닷길 안전과 해양교통을 책임지는 해양교통안전 종합관리기관으로 2019년 새롭게 출범했습니다. '해양교통안전 체계구축', '해양안전 문화 확산', '친환경 선박 기술연구' 등을 통해 국민 모두의 든든한 해양안전지킴이로 성장해가고 있습니다.

특히, 공단은 연안여객선 운송시장이 직면한 환경변화에 대응하고 위드 코로나 시대를 극복하고자 항로별 안전정보를 수록한「바다가 알려주는 항로이야기」책자를 발간하여, 연안여객선이 운항하는 전국 104개 항로의 안전정보와 함께 선박 및 운항정보를 소개하는 한편, 여객선 종사자를 위한 항로습득 및 안전항해지침 등의 자료를 제공하고 있습니다.

아울러, 국민 모두가 언제, 어디서나 편리하게 여객선 항로 안전정보를 확인할 수 있도록 「바다가 알려주는 항로이야기 e-Book」을 구축하여 서비스를 시작하게 되었습니다.

모쪼록, 이번에 구축한 e-Book이 바닷길 안전에 밑거름이 되고, 바다여행 안내책자로도 제 역할을 다 할 수 있기를 기대해봅니다.

공단은 앞으로도 국민 모두가 안전하게 바닷길을 이용하고, 미래의 우리 아이들이 바다에서 꿈을 키워나갈 수 있도록 안전에 만전을 다해 '세상에서 가장 안전한 바닷길 조성'에 앞장서겠습니다.

감사합니다.

한국해양교통안전공단 이사장 **김경석**

여객선의 구분

여객선이란 선박안전법상 13인 이상의 여객을 실을 수 있는 선박을 말하며, 일반적으로 선속 및 용도에 따라 다음과 같이 분류한다.

● 선속에 의한 분류

일반여객선

항해속력 15노트 미만
(27Km/h)

고속여객선

항해속력 15노트 이상~20노트 미만
(27Km/h~37Km/h)

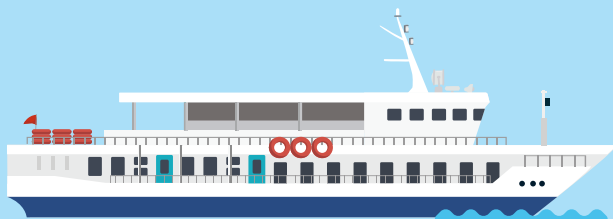
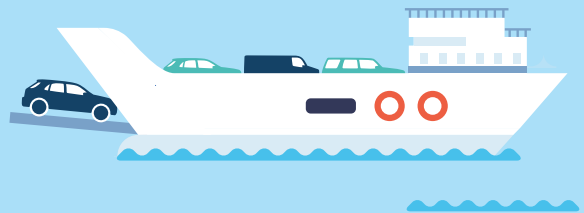
15Kn

● 용도에 따른 분류

여객선은 여객만을 운송하는 “여객 전용 여객선” 과 여객과 화물을 함께 운송할 수 있는 “여객 및 화물 겸용 여객선”으로 구분되며, 여객 및 화물 겸용 여객선은 “일반카페리 여객선”, “쾌속카페리 여객선” 및 “차도선형 여객선”으로 구분된다.

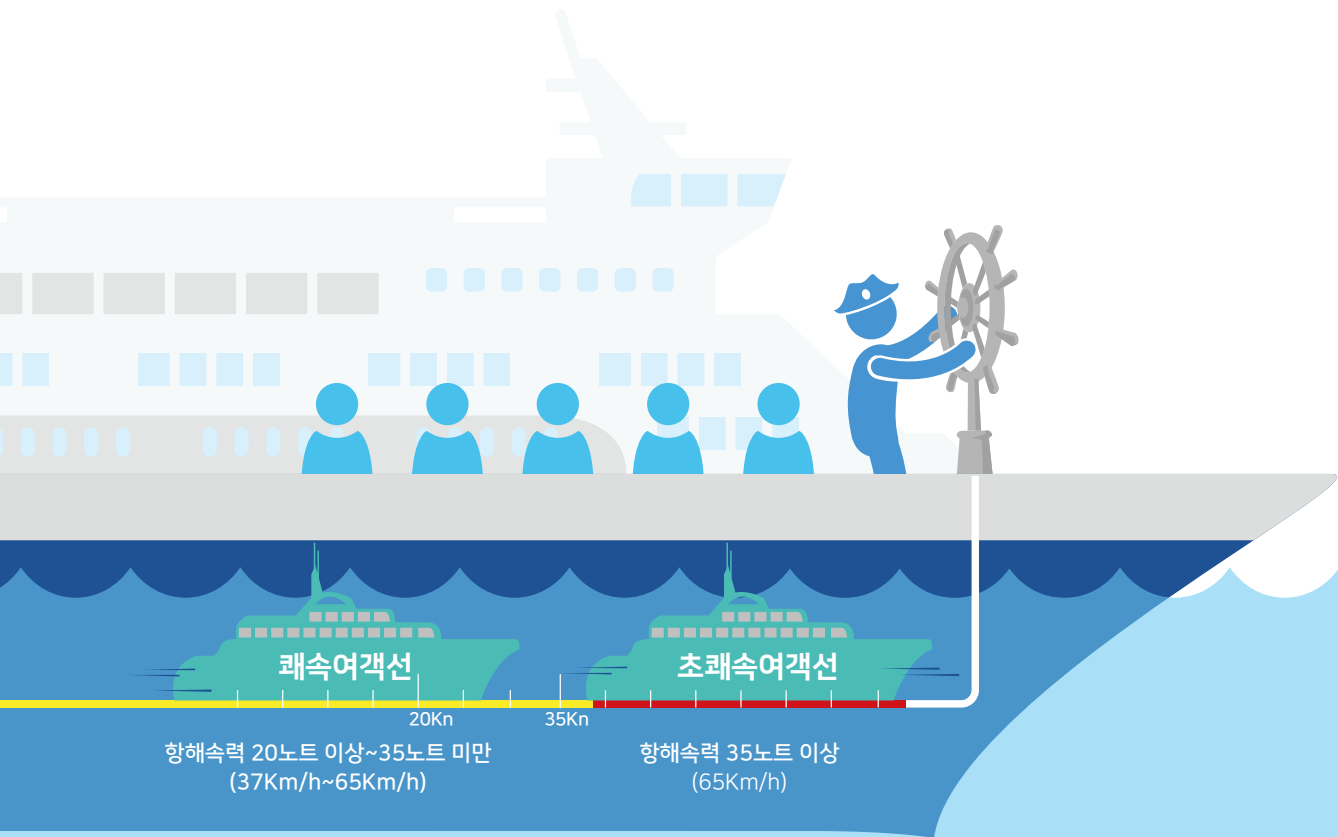
차도선형 여객선(차도선)

여객선의 한 종류로서 차량갑판과 램프(육상에서 선박으로 가는 자동차 통로, 여객 승하선 통로를 겸하기도 함) 설비를 갖추고 있어 여객과 화물을 동시에 수송할 수 있는 선박이다. 화물적재구역이 개방되어 있는 점이 특징이며, 선수 램프를 사용하여 접안하기 때문에 신속한 입·출항이 가능하다.



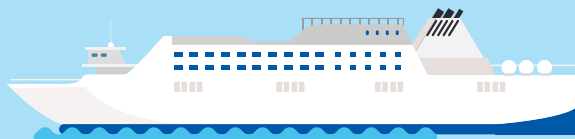
여객 전용 여객선(일반여객선)

주로 여객만을 운송하는 선박을 말한다.



쾌속여객선
 항해속력 20노트 이상~35노트 미만
 (37Km/h~65Km/h)

초쾌속여객선
 항해속력 35노트 이상
 (65Km/h)



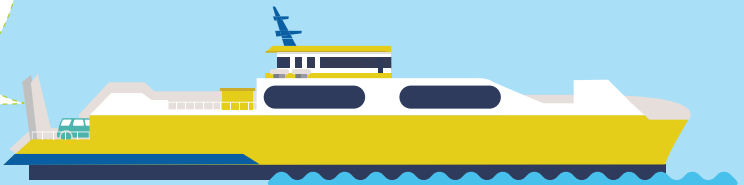
일반카페리 여객선(일반카페리)

자동차와 여객의 동시 수송을 목적으로 하는 선박으로 차도 선과 마찬가지로 차량갑판과 램프 설비를 갖추고 있으며, 차량적재 구역이 밀폐형이다. 자동차교통의 발달로 보급이 확대되었으며, 선박의 특징인 저렴한 대량수송능력과 자동차의 특징인 기동성을 조화시킨 수송형태를 실현시켰다. 따라서 규모가 큰 선박이 많다.



쌍동선

쾌속카페리 여객선(쾌속카페리)



일반카페리 여객선과 마찬가지로 자동차와 여객의 동시 수송을 목적으로 하는 선박으로 폐워된 차량구역에 차량을 적재·운송할 수 있는 선박으로서 시속 25노트 이상으로 항행하는 여객선을 말한다. 우리나라를 운항하는 쾌속카페리는 쌍동형선(雙胴型船) 형태가 많다. 단동형선(單胴型船)에 비해 안정성이 좋고, 쌍동을 결합하는 구조부분을 넓게 이용할 수 있는 것이 특징이다.

해상 기상 특보

기상청은 정규예보 외에도 갑작스런 기상변화가 예상되거나, 국민들에게 더욱 상세하게 날씨 변화에 대해 알려 줄 필요성이 있을 때는 '기상정보'를 발표하고, 기상악화가 예상될 때는 '기상특보'를 발표한다. 기상특보는 단계별로 주의보와 경보가 있다.

풍랑주의보

해상에서 풍속 50.4km/h(14m/s) 이상이 3시간 이상 지속되거나 유의파고가 3m 이상이 예상될 때

태풍주의보

태풍으로 인하여 강풍, 풍랑, 호우, 폭풍해일 현상 등이 주의보 기준에 도달할 것으로 예상될 때

풍랑경보

해상에서 풍속 75.6km/h(21m/s) 이상이 3시간 이상 지속되거나 유의파고가 5m 이상이 예상될 때

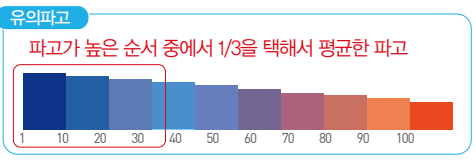
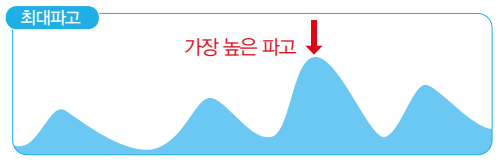
태풍경보

태풍으로 인하여 다음 중 어느 하나에 해당하는 경우

- ① 강풍(또는 풍랑) 경보 기준에 도달할 것으로 예상될 때
- ② 총 강우량이 200mm 이상 예상될 때
- ③ 폭풍해일 경보 기준에 도달될 것으로 예상될 때


참고


- 평균풍속(mean wind velocity)** : 관측시간 전 임의의 시간동안의 평균풍속을 의미하며, 통상 10분간 평균풍속을 말한다.
- 최대순간풍속(maximum instantaneous wind speed)** : 임의의 시간 중 순간적으로 가장 세게 불었던 때의 풍속을 말한다.
- 최대파고(maximum wave height)** : 어떤 관측 시간 또는 기간 중에 관측되는 가장 큰 파고, 즉 최대파의 파고 높이
- 유의파고(Significant wave height)** : 유의파고는 한 지점을 연속적으로 통과하는 파를 관측하였을 때 임의의 시간 또는 개수 중에서 높은 파고 순으로 3분의 1까지 파고를 합산하여 평균한 값으로 정의된다.



● 유용한 해상기상 사이트




 기상청-날씨누리

 날씨알리미

<https://www.weather.go.kr/w/ocean/today.do>

해역별 상세 기상정보를 제공하고 있으며, 어플을 통해 기상특보 알림(발효/해제)서비스를 이용할 수 있다.



 해양기상정보포털

<https://marine.kma.go.kr/>

기상청 해양기상 자료기반, 해역별 세분화된 정보를 제공한다. (특보현황, 항로예보, 해상예보 등을 실시간으로 확인 가능)

참고

해사안전법 시행규칙[별표 10] 등

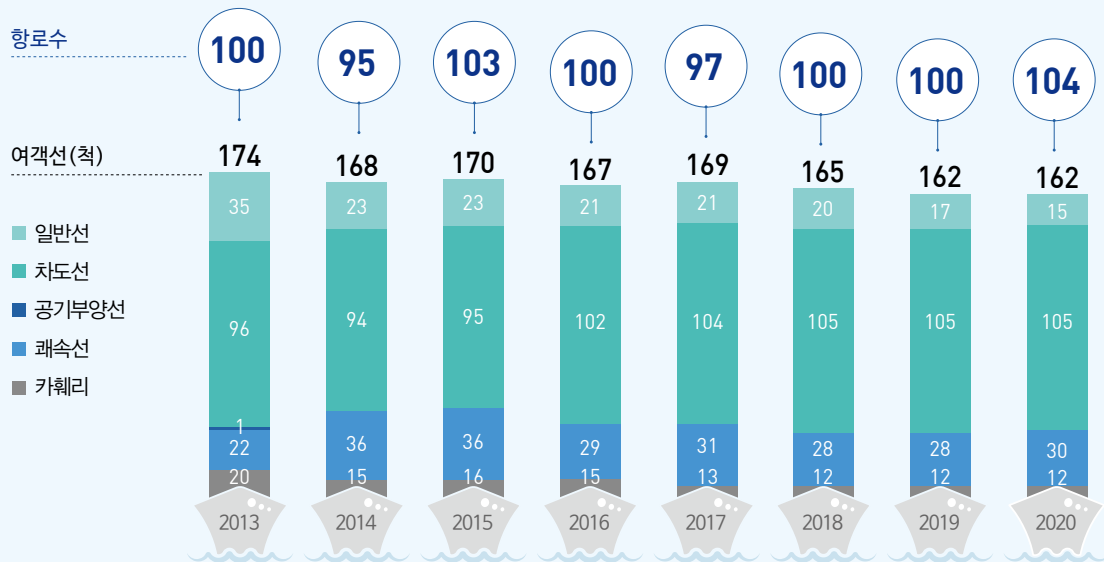
기상상태별 선박 출항통제 기준

기상상태	출항 통제 선박	
풍랑·폭풍해일 주의보	<p>평수구역 내를 운항하는 연안여객선. 다만, 운항항로의 해상상태가 「해운법」 제21조에 따른 운항관리규정의 출항정지조건·운항정지조건에 해당하여 안전운항에 위험이 있다고 판단될 경우 운항 통제</p>	<p>평수구역 밖을 운항하는 연안여객선. 다만, 「기상법 시행령」 제8조제1항에 따른 해상예보구역 중 앞바다에서 운항하는 연안여객선과 총톤수 2,000톤 이상 연안여객선에 대해서는 운항항로의 해상상태가 「해운법」 제21조에 따른 운항관리규정의 출항정지조건·운항정지조건에 해당하지 않는 연안여객선에 한정하여 출항을 허용할 수 있다.</p>
풍랑·폭풍해일경보 태풍주의보·경보	모든 연안여객선 (여객용 수면비행선박은 제외한다)	
시계 제한	시정 1km 이내	여객용 수면비행선박
	시정 11km 이내	
여객선 운항관리규정 출항·운항정지 기준 이상	모든 연안여객선	

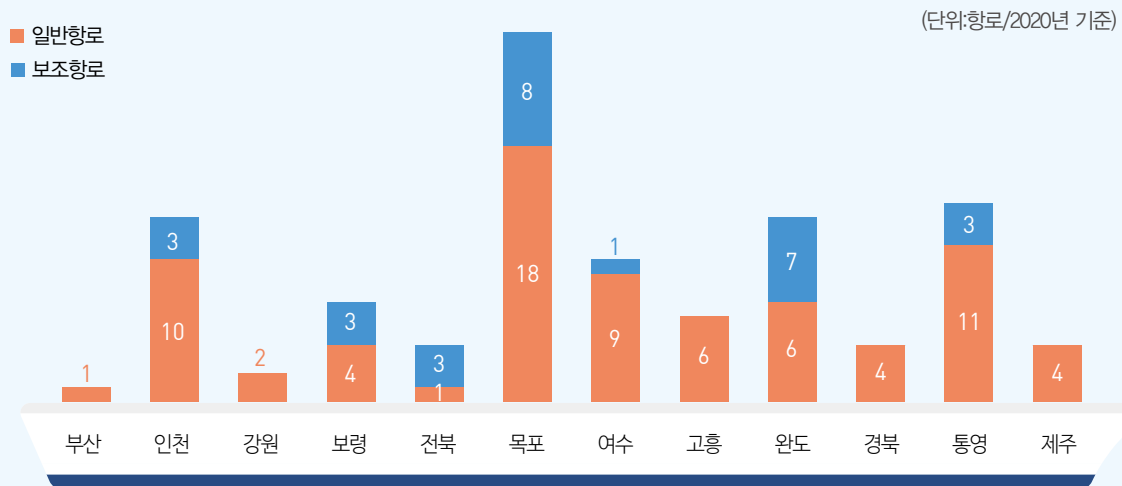
연안여객선 현황

우리나라의 연안여객선은 2020년 기준 일반항로 77개 보조항로 27개 총 104개 항로에 162척이 운항되고 있다. 이들 여객선은 인천, 목포, 통영 등 12개 지역 연안항을 중심으로 200여개 유인도서를 연결하며 도서민의 생활교통수단을 제공하고 있다. 연안여객선의 운항 항로와 취항 선박은 연도에 따라 다소 기복이 있으며 최근 도서지역 연도사업(연육교)과 도서민의 인구 감소 등으로 수송실적 및 연안교통 환경변화가 예상되고 있다.

연안여객선 선종별 변화현황 및 항로



연안여객선 항로현황

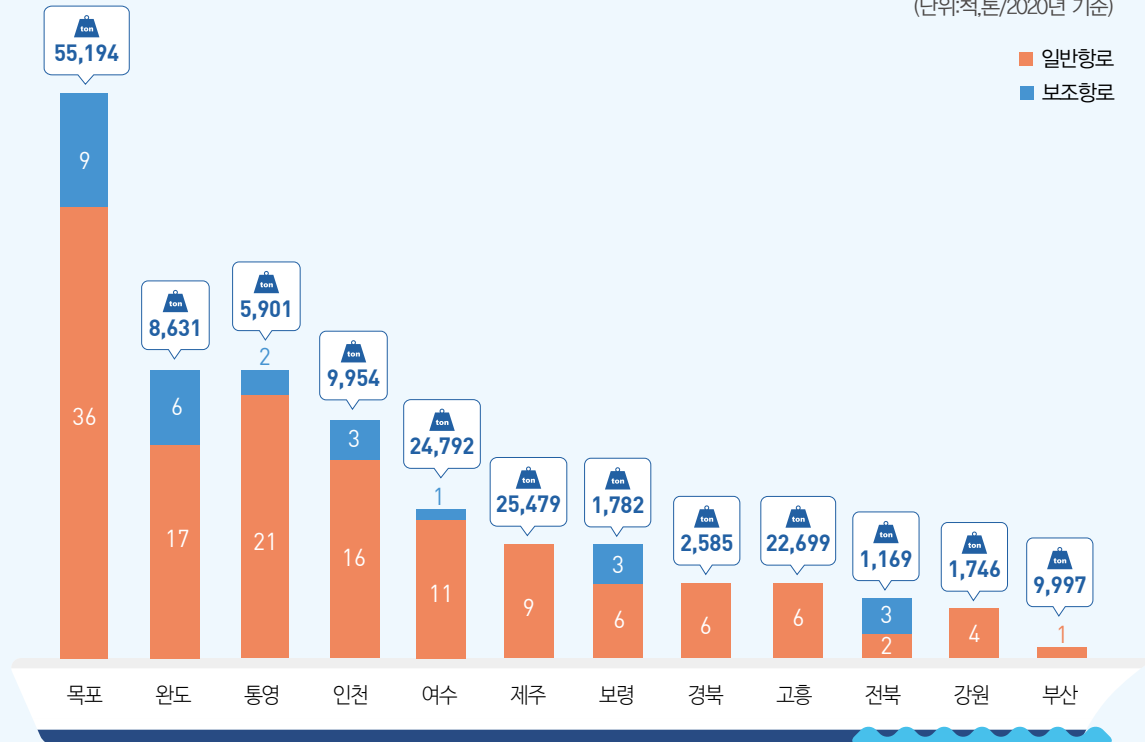


지역별 여객선 취항 현황

2020년 기준 연안항로에 취항하고 있는 여객선은 모두 162척(169,929톤)으로 여객선 항로가 제일 많은 목포지역에 45척(55,194톤), 완도지역 23척(8,631톤), 통영지역 23척(5,901톤) 순으로 운항하고 있으며, 선종별로는 생활교통항로가 집중되어 있는 목포, 완도, 여수 지역은 차도선이 많으며 인천, 포항, 제주 등 관광교통항로가 큰 비중을 차지하는 지역은 쾌속선과 같은 현대화된 고속여객선과 카페리선 등 대형선의 취항이 두드러진다. 선종별 분포도를 보면 차도선이 105척(64%)으로 주종을 이루고 있으며, 다음으로 쾌속선, 일반선, 카페리 순이다. 장래의 연안여객선은 국민경제수준 향상과 더불어 이용객의 서비스 욕구에 부응하기 위하여 안락성과 편의성을 갖춘 현대화 선박이 계속 증가할 것으로 전망된다.

지역별 여객선 현황

(단위:척,톤/2020년 기준)



		합계	부산	인천	강원	보령	전북	목포	여수	고흥	완도	경북	통영	제주
합계	척수	162	1	19	4	9	5	45	12	6	23	6	23	9
	톤수	169,929	9,997	9,954	1,746	1,782	1,169	55,194	24,792	22,699	8,631	2,585	5,901	25,479
일반항로	척수	135	1	16	4	6	2	36	11	6	17	6	21	9
	톤수	166,279	9,997	9,620	1,746	1,464	644	53,836	24,792	22,699	7,802	2,585	5,615	25,479
보조항로	척수	27	-	3	-	3	3	9	1	-	6	-	2	-
	톤수	3,650	-	334	-	318	525	1,358	-	-	829	-	286	-

ton 톤수별 여객선 현황

(단위:척/2020년 기준)

	척수		부산	인천	강원	보령	전북	목포	여수	고흥	완도	경북	통영	제주
	계	%												
계	162	100	1	19	4	9	5	45	12	5	23	6	24	9
50톤 미만	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
50~100톤 미만	7	4	-	1	-	1	-	-	2	-	1	-	2	-
100~200톤 미만	48	30	-	3	-	5	2	14	-	-	8	-	11	5
200~500톤 미만	73	45	-	7	3	3	3	25	7	2	7	5	10	1
500~1000톤 미만	22	14	-	7	1	-	-	3	1	1	7	1	1	-
1000~2000톤 미만	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2000~5000톤 미만	3	2	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
5000톤 이상	7	4	1	-	-	-	-	2	1	2	-	-	-	1

선령별 여객선 현황

(단위:척/2020년 기준)

	척수		부산	인천	강원	보령	전북	목포	여수	고흥	완도	경북	통영	제주
	계	%												
계	162	100	1	19	4	9	5	45	12	6	23	6	23	9
5년미만	52	34	0	4	1	3	1	12	5	2	9	0	11	4
5~10년미만	33	17	0	4	0	0	3	9	2	1	4	2	6	2
10~15년미만	22	14	0	2	2	2	0	4	1	1	5	0	3	2
15~20년미만	29	18	0	5	0	3	1	9	3	2	2	1	2	1
20~25년미만	18	12	1	3	1	1	0	6	0	0	3	2	1	0
25년이상	8	5	0	1	0	0	0	5	1	0	0	1	0	0

연안여객선 수송 추이

우리나라 연안여객선 이용객은 2003년 처음으로 1천만 명을 돌파한 후 꾸준한 여객 증가를 보였으며, 2013년도에는 1천 6백만 명을 돌파하였다. 이 후 2019년까지 1천 5백만 명 전후의 실적을 유지하였으나 2020년 코로나19 확산 영향으로 연안여객선 수송실적은 1천만 명 대로 하락하였다. 그러나 2003년 이후 18년 연속 1천만 명 이상의 꾸준한 여객 수송실적을 보이고 있으며, 이는 연안여객선이 명실상부한 해상교통의 중요한 교통수단으로 자리매김하였음을 보여주고 있다.

여객 수송실적

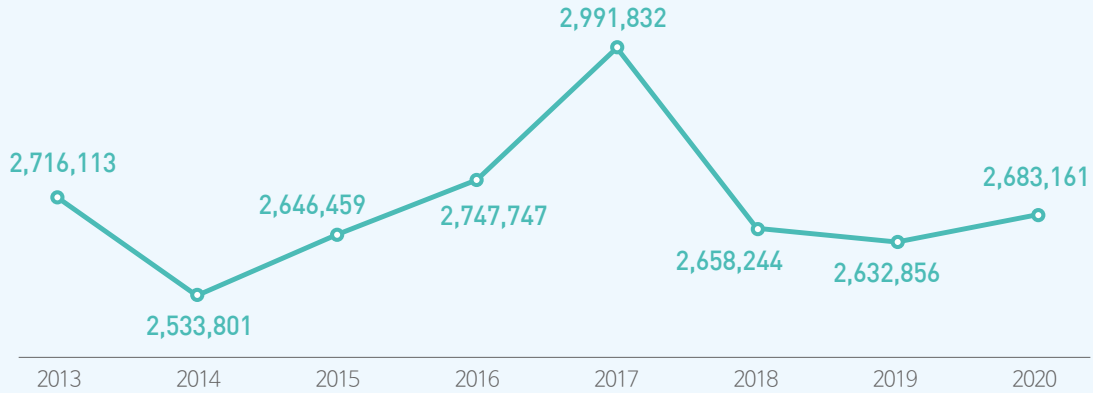
(단위:명)



여객 수송실적	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	합계
부산	107,695	89,891	39,093	25,392	58,062	18,879	44,357	25,625	408,994
인천	1,782,234	1,480,585	1,375,366	1,363,853	1,471,731	1,409,570	1,485,294	1,253,273	11,621,906
강원	601,044	360,030	417,589	430,493	374,848	420,043	451,792	191,143	3,246,982
보령	588,278	532,371	551,173	533,730	566,448	486,003	461,832	352,348	4,072,183
전북	415,861	354,887	379,559	335,485	279,752	224,756	240,576	223,621	2,454,497
목포	3,954,344	3,614,255	3,761,182	3,979,298	4,166,674	3,765,663	3,249,418	2,422,176	28,913,010
여수	1,738,326	1,547,464	1,871,502	1,920,206	2,287,705	1,979,602	1,788,579	933,448	14,066,832
고흥	0	0	0	0	0	0	0	154,018	154,018
완도	2,739,779	2,613,109	2,818,847	2,582,360	2,652,754	2,238,620	2,330,038	1,818,278	19,793,785
경북	580,073	399,153	431,981	544,194	628,199	613,880	692,952	331,598	4,222,030
통영	2,251,495	2,024,128	2,174,566	2,077,005	2,310,714	1,902,290	1,897,289	1,591,567	16,229,054
제주	1,303,404	1,255,261	1,560,073	1,630,941	2,112,974	1,566,178	1,943,010	1,305,745	12,677,586
계	16,062,533	14,271,134	15,380,931	15,422,957	16,909,861	14,625,484	14,585,137	10,602,840	117,860,877

차량 수송실적

(단위:대)



차량 수송실적	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	합계
부산	22,269	36,170	14,816	10,086	24,026	9,503	19,620	20,852	157,342
인천	222,533	170,194	130,353	131,716	138,045	130,778	142,970	172,571	1,239,160
강원	4,964	971	1,386	1,363	34	0	0	0	8,718
보령	81,199	78,041	78,250	75,383	81,889	77,704	65,518	58,155	596,139
전북	41,711	38,797	44,923	46,157	49,854	44,368	47,857	50,915	364,582
목포	854,977	804,712	852,197	941,910	1,038,565	986,907	834,191	813,559	7,127,018
여수	249,077	236,175	270,518	332,713	381,713	363,166	360,231	285,677	2,479,270
고흥								68,852	68,852
완도	872,874	838,668	892,250	836,907	847,062	707,770	748,471	736,976	6,480,978
경북	3,801	3,234	2,579	1,936	2,382	1,778	2,017	185	17,912
통영	262,964	226,494	247,466	240,320	271,091	250,734	278,584	328,274	2,105,927
제주	99,744	100,345	111,721	129,256	157,171	85,536	133,397	147,145	964,315
계	2,716,113	2,533,801	2,646,459	2,747,747	2,991,832	2,658,244	2,632,856	2,683,161	21,610,213

조석 潮汐 tide**기본수준면**

우리나라에서 사용하는 해도의 수심 또는 조위의 기준면으로서 약최저저조위(저조 가운데에서도 가장 낮은 저조면)라고도 불리며 항만시설의 계획, 설계 및 공사용 수심, 표고 등 항만공사 수심의 기준이 되는 수면이다. 기본수준면은 국제수로회의에서「수심의 기준면은 조위가 그 이하로는 거의 떨어지지 않는 낮은 면이어야 한다」라고 규정하고 있다.

평균해면

해면은 시시각각으로 변화하고 일정하지 않다. 어떤 기간, 예를 들면 1일, 1개월, 1년 동안 해수면의 평균 높이에 해당하는 면을 1일, 또는 1개월 평균해면이라고 한다. 평균해면은 천문조뿐만 아니라 기상조도 합하며, 한 지점의 평균해면은 계절적으로 일정하지 않으므로 장기간의 관측치에 평균한 조위로서 조석의 높이와 표고의 기준면이다. 즉 조석이 없다고 가정할 때 임의의 장소에서의 해면의 평균적인 높이이다.

일조부등

하루에 2회의 만조와 간조가 있는 경우 그 높이 및 잇따른 만조간의 시간에 다소의 차가 있다. 이 높이 및 시간의 차를 말한다. 이중 높은 쪽의 만조를 고조, 낮은 쪽을 저고, 높은 쪽의 간조를 고저, 낮은 쪽을 저저조라 한다. 즉 연달아 생기는 2개의 고조 및 2개의 저저조가 같은 날일지라도 조위가 다른 것을 말한다.

대조승, 소조승

조석의 차이가 최대로 되는 시기에 있어 기준면(기본해면)으로부터 평균 고조면까지의 높이(대조승)와 평균 저조면까지의 높이(저조승)를 말한다.

창조류(밀물조류)

저조에서 고조로 해면이 상승할 때 흐르는 조류를 창조류라고 한다. 그리고 최강창조류는 창조류에서 가장 빠른 유속을, 최소창조류는 창조류에서 가장 느린 유속을 가진 조류를 말한다.

낙조류(썰물조류)

고조에서 저조로 해면의 수위가 내려갈 때의 흐름을 낙조류라고 한다. 그리고 최강낙조류는 낙조류에서 가장 빠른 유속을, 최소낙조류는 낙조류에서 가장 느린 유속을 가진 조류를 말한다.

조석개정수

표준항의 고저조 시각 및 조고로부터 임의 지점의 조시나 조고를 구하기 위한 조시 및 조고의 개정수를 말한다.

- 조시차 : 표준항의 당일의 조시에 조시차를 가산
- 조고비 : 표준항의 당일의 조고에 조고비를 곱함

항해 장애요소**암초(Reef)**

수면상에 나올까 말까 하게 노출되는 것, 썰물 때만 노출되는 것, 해면 밑 수 m에 있는 것 등이 있다. 주위의 해저로부터 높이 돌출해 있어서 선박 항행의 장애물이 된다. 바위가 많은 해안 부근이나 섬 주변부를 항행할 때에는 암초를 피하기 위한 많은 주의가 필요하다. 육안으로는 쇠파(碎波)에 주의하고, 해도(海圖)에 기재된 것이 많으므로 그 위치를 판별하도록 한다.

간출암

암초의 일종으로, 저조시에만 노출되는 바위를 간출암이라고 한다. 해도에서는 간출암의 높이를 기본수준면으로부터의 높이로 나타낸다.

수상압

암초의 일종으로, 항상 수면상에 나타나 있는 암초를 말한다.

천소(Shallow Water)

수심이 주위에 비하여 특히 얇은 장소를 말한다.

협수로(Narrow Channel)

수로에는 대양과 같이 선박의 항해에 지장을 받지 않는 항로가 있는가 하면, 스웨즈 운하나 파나마 운하와 같이 일정 톤수 이하의 선박이 일정한 속도 이하로 항해하도록 하는 등 까다로운 조항이 정해져 있는 항로가 있다. 이와 같이 항로 또는 수로의 폭이 좁은 곳을 협수로라고 하며, 이런 곳에서는 당연히 선박의 통행이 제한되거나 불편이 따른다.

사주(Sand Bank)

해안이나 하구부근에 발달하는 모래나 자갈의 퇴적 지형을 말하는데 일반적으로 가늘고 길게 이루어진다. 파도가 부서지는 곳이나 연안류에 의하여 해저의 모래가 퇴적되는 곳이나 하천의 유속이 떨어지고 하천의 통수 능력이 떨어지는 하구에서 모래, 자갈 등의 토사가 퇴적되어 쌓이는 것. 이로 인하여 배의 통행이나 수류의 흐름에 장애가 일어난다.

접안시설**잔교**

해안선이 접한 육지에서 직각 또는 일정한 각도로 돌출한 접안시설. 선박의 이접안이 용이하도록 바다위에 말뚝을 박고 그 위에 콘크리트나 철판 등으로 상부시설을 설치한 교량모양의 접안시설이 원래의 형식이다. 그러나 차츰 변화하여 말뚝 대신에 우물통, 공기케이스, 보통의 케이스, 각주구 등을 설치하여 직립부를 만들고 이것을 수평방향으로 연결하여 사용하게 되었다.

부잔교

조석 고저의 차이가 심한 곳에서 조위에 관계없이 선박이 접안할 수 있도록 부함(Pontoon)을 1개 또는 여러 개 연결하여 부두 기능을 갖도록 한 부체(浮體). 부함은 체인에 의해 앵커와 연결되어 있고 횡잔교식과 종잔교식이 있다. 부체인 까닭에 상재하중을 크게 하는 것은 곤란하고 보통은 여객용이 많다. 위치는 수심이 큰 장소나 파랑 또는 조류 등 흐름이 약한 조용한 곳이나 해저 토질이 연약한 지반에 적당하다.

돌제(突堤)잔교

해안에서 바다 쪽으로 돌출하게 축조하여 선박을 접안할 수 있도록 한 시설을 말하며 일반적으로 피어(Pier)라고도 한다.

안벽

선박을 안전하게 접안하여 화물의 하역 및 승객을 승하선시킬 수 있는 구조물이며, 일반적으로 해안을 따라 평행 방향으로 축조된 접안시설로서 보통 대형선박이 접안하는 접안시설을 말한다.

암벽

인위적인 축조물이나 시설이 없이 선박을 접안시킬 수 있는 장소를 말한다.

경사물양장

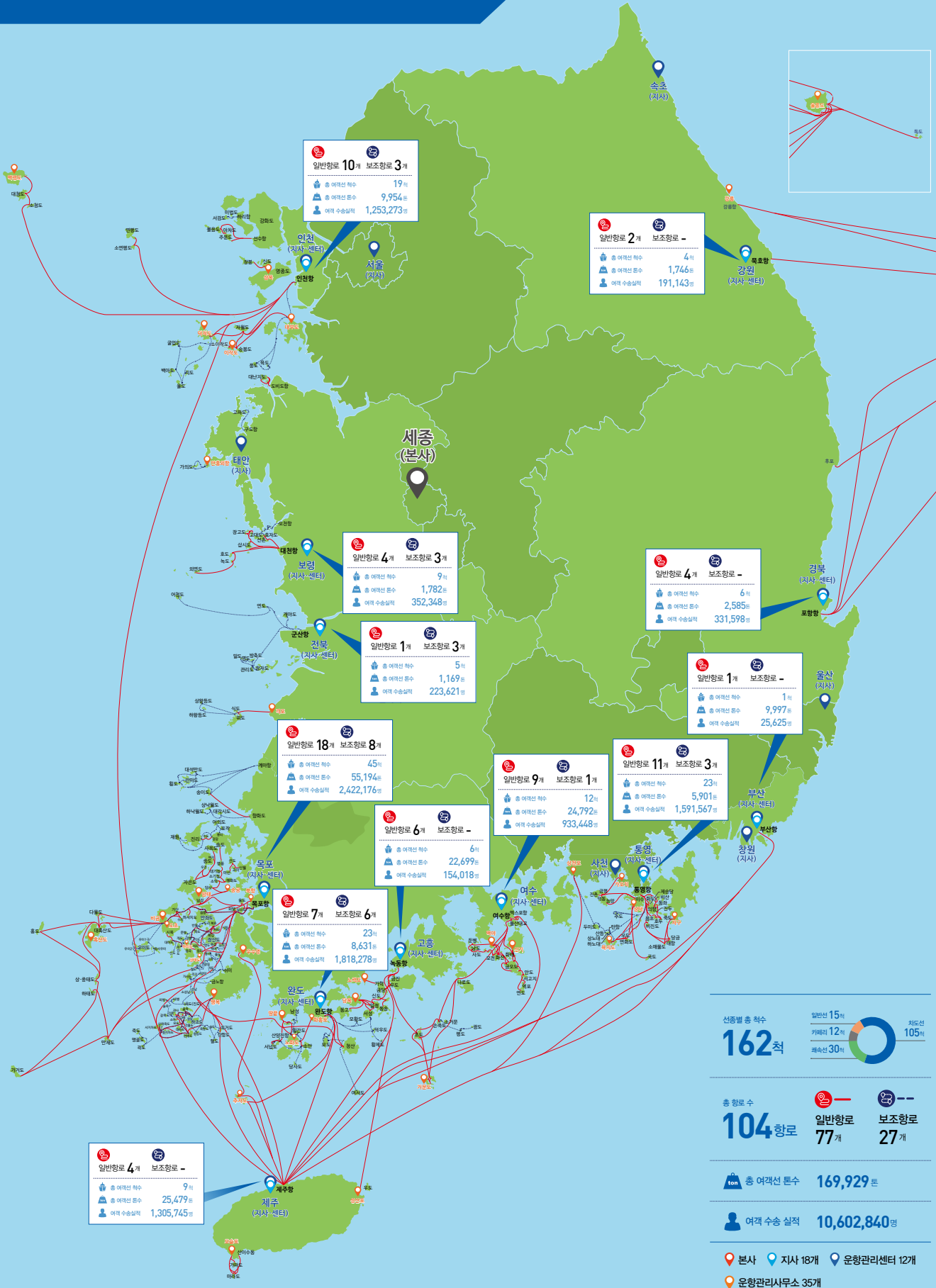
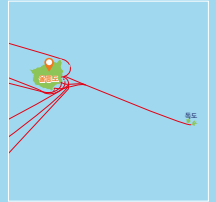
해안에서 바다 쪽으로 경사면을 갖도록 콘크리트 축조한 이접안시설로서 주로 남서해안의 조석차가 큰 장소에서 차도선이 램프를 이용 접안하여 여객 및 차량을 승하선 할 수 있도록 만든 시설이다.

TTP(Tetrapod)

방파제의 유실과 월파(越波) 방지를 위하여 4개의 뿔모양으로 만들어진 콘크리트 구조물로서 주로 방파제에서 파도의 힘을 많이 받는 곳에 설치하여 파도의 힘을 소멸시키거나 감소시키기 위한 것이다.

지역별 여객선 종합 현황판

2020년 기준



선종별 총 척수
162척
 일반선 15척, 카페리 12척, 쾌속선 30척

총 항로 수
104항로
 일반항로 77개, 보조항로 27개

총 여객선 톤수 169,929톤
여객 수송 실적 10,602,840명

본사 1개, 지사 18개, 운항관리센터 12개, 운항관리사무소 35개



바다가 알려주는
항로 이야기

발행인

김경석

발행일

2021년 6월

편찬위원회

위원장 김현

위 원 이문규, 노희용

업무지원

해양교통빅데이터실

발행처

한국해양교통안전공단

세종특별자치시 아름서길 27(아름동)

www.komsa.or.kr

디자인 · 인쇄

디자인크레파스 02-2267-0663

ISBN

979-11-89586-32-4 (비매품)

※ 「바다가 알려주는 항로이야기」는 “해양수산 빅데이터 플랫폼 및 센터 구축 사업”의 지원을 받아 제작되었으며, 저작권법에 따라 보호를 받는 저작물이므로 무단전재나 복제를 금합니다.